Bernhard Uhl

Die Verkehrswege der Flußtäler um Münden und ihr Einfluß auf Anlage und Entwicklung der Siedlungen

1907

Bernhard Uhl

Die Verkehrswege der Flußtäler um Münden und ihr Einfluß auf Anlage und Entwicklung der Siedlungen

Die Verkehrswege der Flußtäler um Münden

und ihr Einfluß auf Anlage und Entwicklung der Siedlungen.

Mit 2 Stadtplänen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Philosophischen Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät

der

vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg vorgelegt

von

Bernhard Uhl
aus Münden.

Halle a. S. 1907.

Inhalt.

	Seite
Einleitung	1—4
Das Tal der Werra von Hedemünden bis Münden	4—14
Das Tal der Fulda von Spiekershauſen bis Münden	14—26
Der Keſſel von Münden	26—43
Das Tal der Weſer von Münden bis Burſfelde	43—52

Referent:

Professor Dr. Ed. Brückner.

Die Landſchaft um die Mündung der Fulda in die Werra — die von hier ab mit niederdeutſcher Namensform Weſer heißt — iſt ihrem Bau nach durch das Zuſammentreffen tektoniſcher Linien aus zweien der großen Richtungsſyſteme beſtimmt, die dem Aufbau der deutſchen Mittelgebirge überhaupt zu Grunde liegen, dem hercyniſchen und dem oberrheiniſchen. Der Kaufunger Wald, deſſen letzte Ausläufer bis an das Mündener Tal heranreichen, ſtreicht in nordweſtlicher, d. h. hercyniſcher Richtung. Derſelben folgt das Werratal. Die oberrheiniſche Richtung hat als Bildner der niederheſſiſchen Tertiärverſenkung und des Leinegrabens den Bau der Landſchaft um Fulda und Weſer beeinflußt und den Lauf dieſer Flüſſe beſtimmt. Das Umbiegen des Hauptfluſſes, der Werra/Weſer, aus nordweſtlicher in nördliche Laufrichtung iſt das augenfälligſte Kennzeichen der Einflüſſe, die hier gewirkt haben. Ihrem äußeren Bau nach ſtellt ſich die Landſchaft um das Zuſammentreffen der Flußlinien dar als Verbindung der meiſt tief eingeſchnittenen Täler der Werra/Weſer und Fulda mit einer Anzahl ſchwach geneigter, z. T. nur oberflächlich gegliederter, z. T. durch ſtärker hervortretende Linien in Mulden geteilter Hochflächen meſozoiſcher Geſteine (vgl. Bll. Caſſel und Uslar der Reichskarte).

Südlich und weſtlich der Werra/Weſer, d. h. zu beiden Seiten der Fulda, bildet der Buntſandſtein allein den Grund der weiten Hochflächen des Kaufunger Waldes und des Reinhardswaldes, die mit ſanfter Neigung nach Südweſten und Weſten in die heſſiſche Tertiärſenke übergehen. Der Kaufunger Wald zwiſchen Werra und Fulda zeigt außer dieſer ſchwachen Neigung nach Südweſten von ſeiner waſſerſcheidenden Längsachſe aus in ſeiner nördlichen Spitze noch eine gleichfalls ſanfte Neigung nach Norden und Nordoſten, die ganze Scholle iſt dadurch in einen größeren ſüdweſtlichen und einen kleineren nordöſtlichen Teil geſchieden. Jener wäſſert zur Fulda, dieſer zur Werra ab. Der ſüdweſtliche Teil, die eigentliche breit im Südoſten der Fulda gelagerte Hochfläche iſt nur am äußeren Rande durch kurze Waſſerläufe, die z. T. zur Fulda, z. T. zu deren letztem bedeutenderen Zufluß, der Nieſte, gehen, zerfranſt, der nordöſtliche durch tiefer eingeſchnittene Täler in einzelne Rücken geteilt. Der Reinhardswald zeigt ähnlichen Charakter, nach Weſten flaches Abſinken in ganzer, ungeteilter Breite, nach Oſten, der Weſer zu, Zerteilung in einzelne Rücken. Doch iſt die Scholle auch nach Süden hin, wo ſie das Fuldatal von der Kaufunger Wald-Scholle ſcheidet, durch tiefer greifende Täler zerſchnitten.

Rechts der Werra/Weſer folgt dem Buntſandſtein nach Oſten hin ſehr bald der Muſchelkalk als Boden der Hochfläche. Auf ihm verläuft hier die Waſſerſcheide zwiſchen Weſer und Leine in nordſüdlicher Richtung. Die Grenze zwiſchen den beiden Formationen iſt durch den Steilhang, mit dem der harte Wellenkalk zu den weichen Mergeltonen des Röt abfällt, von der Werra bei Hedemünden bis zu den Baſalthöhen des Hohen Hagens, Hengels-, Bruns- und Dransberges ſehr ſcharf zum Ausdruck gebracht. Weiter nördlich verflacht ſich dieſe Geländeſtufe bedeutend. Da die Schichten hier durchweg von der

Linie der Werra und Weſer her geneigt ſind, ſo liegt zwiſchen dem Steilabfall des Unteren Muſchelkalkes und dem ſchwach geneigten Mittleren Buntſandſtein, der die Gehänge des Flußtals bildet, der Röt in flachen, ungefähr elliptiſchen Mulden, deren Längsachſen demnach dem Flußtal parallel laufen. Bei Hedemünden fehlt jedoch der Werra auf ihrem rechten Ufer das hohe Gehänge gänzlich, das Flußtal wird hier im Norden durch den Muſchelkalk begrenzt. Erſt vom Sudholze ab trennt als erſte dieſer Mulden die von Wiershauſen und Lippoldshauſen der Mittlere Buntſandſtein als erhöhter Rand vom Flußtale; dieſe Siedlungen dem Werratale zuzurechnen, wie dies E. Wagner tut,[1]) dürfte ſich alſo wohl kaum rechtfertigen laſſen. Ebenſo wenig dürfte man die weiterhin nach Norden folgende Mulde von Scheden, die der Blümer Berg und der Bramwald vom Weſertale trennen, dieſem Tale ſelbſt zurechnen. Die Trennung dieſer beiden Mulden von einander iſt durch die ſcharfe Scheidelinie zwiſchen ihnen, den ſchmalen waſſerſcheidenden Verbindungsrücken, der vom Blümer Berge öſtlich bis zum Unteren Muſchelkalk nordöſtlich von Wiershauſen verläuft, gerechtfertigt. Eine faſt ebenſo deutliche Grenzlinie findet die Schedener Mulde im Norden durch die Waſſerſcheide zwiſchen Schede und Nieme, die gleichfalls vom Mittleren Buntſandſtein quer über den Röt zum Wellenkalk verläuft. Auch die dritte derartige Mulde, die das Gebiet der oberen Nieme mit ihren Nebenbächen umfaßt, hat im Norden in der Baſalthöhe des Backenberges eine gut hervortretende Grenze, wenn auch infolge der ſüdnördlichen Längsrichtung dieſes Berges der Abſchluß nicht ſo ſcharf iſt wie der von jenen Querriegeln gebildete. — Nach dem Tale der Werra/Weſer zu begrenzt überall eine ſchmale Hochfläche Mittleren Buntſandſteins dieſe Mulden, mit ihrem hohen Rand hier zugleich der Kamm des Talgehänges. Die Bäche, deren Einzugsgebiete der Gliederung in jene einzelnen Mulden zu Grunde liegen, durchbrechen dieſes Gehänge, ihre Täler bilden die Grenzen der einzelnen, beſonders benannten Abſchnitte des Gehänges: Sudholz, Kramberg, Blümer Berg, Bramwald.

In dieſe Hochflächen ſind die Täler der Flüſſe, der Werra/Weſer und Fulda, faſt durchweg als tiefe Furchen eingeſchnitten. Beſonders Werra- und Fuldatal haben größtenteils beinahe kañonartigen Charakter.[2]) Etwas größere, auffälligere Weitungen finden ſich an der Fulda nur bei Wilhelmshauſen und Bonafort, die Werra hat nur bei Hedemünden und Oberode eine Weitung zu beiden Seiten, im übrigen ſind beide Täler ſchmale, tiefe Furchen. An der Stelle ihres Zuſammentreffens iſt ein Talkeſſel entſtanden von außergewöhnlich mannichfaltigem Bau. Denn an den Flüſſen finden die einzelnen Teile der ganzen Landſchaft durchgängig ihren Abſchluß, alſo ſtoßen in dem Keſſel von Münden Kaufunger Wald, Reinhardswald und die Bildungen des rechtsſeitigen Werra/Weſer-Ufers zuſammen.[3]) Die Weitungen, die die Flüſſe hier zur Seite haben, ſind einzeln nicht groß, durch ihr nahes Zuſammenliegen ſchließen ſie jedoch zu einer zwar mannichfaltigen, aber immerhin einheitlichen, ſcharf

[1]) Die Bevölkerungsdichte in Südhannover, Forſch. z. deutſch. Landes- und Volkskunde XIV, Heft 6, S. 150.

[2]) Jäſchke, Meißnerland, in Forſch. z. deutſch. Landes- und Volkskunde, Bd. III, H. 2, S. 43.

[3]) Dieſen letzteren hat man ehemals keinen umfaſſenden Namen gegeben, Guthe (die Lande Braunſchweig und Hannover, [2], S. 413), legt ſeiner Beſchreibung die Formationen zu Grunde, dieſem folgt E. Wagner (Bevölkerungsdichte S. 71); in Weſer und Ems I S. 130 heißt es: Dransfelder Höhenland, doch hat es immerhin ſein Bedenken, dies bis an die Flußtäler reichen zu laſſen.

begrenzten Bildung von ziemlich bedeutendem Umfang zusammen. Als eine Art Übergang zur Hochfläche des Kaufunger Waldes gehört zu diesem Talkessel noch die flache Mulde von Königshof-Schäferhof, die jenen Rötmulden östlich der Weser nicht unähnlich, jedoch auf andere Weise, nämlich durch einen Einbruch, entstanden ist.[1]) — Auch das Wesertal hat im ganzen ähnlichen Charakter, als Erweiterung fallen hier nur ins Auge das Gimter Feld, das fast ganz dem rechten Ufer angehört, und die Weitung von Veckerhagen/Hemeln, die durch beiderseitiges Ausbiegen der Gehänge gebildet wird.

Für Verkehr und Besiedlung pflegen Täler größerer Flüsse hervorragend wertvoll zu sein. Beide haben sich ihnen von jeher eng angeschlossen. Auch hier bilden die Flüsse natürliche Leitlinien, deren Richtungen, nach Norden, Südosten und Süden, auch der Verkehr hauptsächlich einhält, die auch ebenso die Besiedlung vorzugsweise an sich gezogen, wie die siedlerische Weiterentwicklung begünstigt haben. Doch sind die meist geringe Breite des Talgrundes, der häufige Wechsel von Enge und Weitung, sowie andererseits die Steilheit und Höhe der Ufergehänge Faktoren, die auf Verkehr und Besiedlung in hohem Maße hindernd einwirken. Es ist deshalb ein charakteristisches Merkmal dieser Talabschnitte, daß die umliegenden Hochflächen vielfach, mindestens zeitweilig, vom Verkehr den Tälern vorgezogen sind. Denn diese bieten, abgesehen von einzelnen, durch Sumpfbildung wenig gangbaren Teilen geringeren Umfangs, im ganzen ein Gelände, das ohne größere Schwierigkeiten nach allen Richtungen bequem zu begehen ist. Doch haben bei derartigen Bergwegen der Übergang vom Tal zur Höhe sowie quer vorliegende Nebentäler immer außergewöhnliche Schwierigkeiten bereitet. — Bedeutendere Nebentäler fehlen nicht, nur wenige sind jedoch so tief eingeschnitten und zugleich so breit, daß sie einen größeren Verkehrsweg aufnehmen können.

Dieser Ungunst des Topographischen steht jedoch eine außerordentlich günstige geographische Lage gegenüber. Die Weser ist einer der großen Ströme Deutschlands, die mittlere Linie zwischen Rhein und Elbe. Durch ihren nördlich gerichteten Lauf fügt sie sich dem europäischen Großverkehr ein. Ebenfalls durch ihre Nordrichtung hat daran Anteil die hessische Tertiärsenke, die hier mit ihrer Umrandung, dem Kaufunger und Reinhardswalde an die Werra/Weser heranreicht. Bei ihrer ebenenartigen Flachheit stellt diese Senke die bequemste Verbindung dar zwischen dem geographisch am schärfsten gekennzeichneten Punkte am mittleren Rhein, der Mainmündung, und Niederdeutschland. Die Fulda, die Längsader der Tertiärsenke, muß auch beim Verlassen der Senke als Leitlinie für den Verkehr mindestens sehr stark in Betracht kommen. Mit dieser Linie nördlicher Richtung vereinigt sich hier der Nordwestzug der Werra. Deren Flußgebiet findet also hier seinen oder doch jedenfalls einen natürlichen Anschluß an jenen Großverkehr. Der Punkt der Vereinigung der beiden Verkehrsrichtungen muß für beide besondere Bedeutung haben, seinerseits auch von beiden Nutzen ziehen. Es sind daher hier die Vorbedingungen für eine wichtige Handelssiedlung gegeben, die den Verkehr des nördlichen Hessens und nordwestlichen Thüringens mit Niedersachsen und der Nordsee vermittelt.

Im übrigen gilt für die Besiedlung fast genau dasselbe wie für den Verkehr. Auch hier liegen die topographischen Verhältnisse recht ungünstig. Der schmale, meist erst spät versestigte Talgrund und dazu die besonders große Hochwassergefahr lassen nicht viele Plätze für Siedlungsanlage hervorragend geeignet

[1]) Vgl. Erläut. zu Bl. Jühnde der geolog. Spezialkarte, bearb. von v. Koenen, S. 4.

erſcheinen, während doch andrerſeits die Größe der Flüſſe ſchon früh zur Beſiedlung der Täler antreiben mußte — was in der Tat durch die Ortsnamen ſeine Beſtätigung findet. Die nahe an die Ufer herantretenden Talgehänge drängen die Beſiedlung auf den Talgrund zuſammen, ſchließen ſie durch ihre Steilheit und Waldbedeckung faſt ohne Übergang von den angrenzenden Hochflächen ab. Die Täler bilden daher, wie auch in verſchiedener anderer Beziehung [1]), Inſeln verhältnismäßig großer Beſiedlungsdichte (E. Wagner, a. a. O., Karte). Es hat für die Anlage und Entwicklung der Siedlungen noch beſondere Bedeutung gehabt, daß dieſe Landſchaft im Zuſammenhang mit der Sprach- und Stammesgrenze zwiſchen Ober- und Niederdeutſch, die jetzt ſüdlich von Münden verläuft, ehemals jedoch wohl die Linie der Fulda und Werra einhielt, von jeher Grenzgebiet zwiſchen großen deutſchen Stämmen: Heſſen, Sachſen und Thüringern, geweſen iſt. Die Provinzialgrenzen von Hannover, Heſſen und Sachſen ſind größtenteils die Nachfolger ehemaliger ſchärfer trennender Linien.

Das Tal der **Werra** hält auf ſeiner ganzen Erſtreckung am Südweſtfuße des Thüringer Waldes und weiterhin nach der Überſetzung auf die Nordoſtſeite des Gebirges im allgemeinen hercyniſche Richtung ein. Nordweſtlich ſtreichende Gebirgsbildungen ſchreiben dem Fluß auch in Heſſen dieſe Richtung vor. Von Witzenhauſen ab folgt er einer Depreſſionsfalte, die einen gleichfalls nordweſtlich ſtreichenden Sattel paläozoiſcher Geſteine im Nordoſten als entſprechende Mulde begleitet. [2]) Zu dieſem paläozoiſchen Sattel gehört als meſozoiſche Bedeckung des ſüdweſtlichen Sattelflügels und des nordweſtlichen Abſchluſſes des Sattels der Kaufunger Wald, eine Buntſandſteinſcholle, die durch die Aufwölbung des Sattels in beträchtliche Höhenlage gekommen iſt. [3]) Als nordweſtlicher Abſchluß des Sattels legt dieſe Scholle ſich dem Lauf der Werra quer vor, ſo daß dieſe ſie in einem engen und tiefen Tale durchbrechen muß. Doch ſind die vorderſten, öſtlichen Ausläufer der Scholle noch durch die Faltung ſtark beeinflußt, hier iſt ſogar der Muſchelkalk bis zum Talgrunde geſenkt (Erll. Bl. Ermſchwerd, S. 10), es liegt hier das Nordweſtende der Depreſſionsfalte. Erſt vom Sudholze ab, wo der Durchbruch in enger Spalte beginnt, iſt auch die Sattelwölbung des Mittleren Buntſandſteins flach (a. a. O.). Am rechten Werraufer leitet der nordöſtliche Muldenflügel zu Bildungen über, die zur weſtlichen und ſüdweſtlichen Umrandung des Leinegrabens gehören. Die Muſchelkalkhochfläche, die die Waſſerſcheide zwiſchen Weſer und Leine bildet, tritt hier bei Hedemünden mit ihrer ſüdlichen Spitze der Werra nahe. Ihr Steilabfall, der durch ſchwache Waſſerläufe in einzelne Vorſprünge geteilt iſt, bildet den nördlichen Uferhang des Flußtales. Weiter nach Oſten ſchieben ſich kleinere Falten ſenkrecht gegen das Tal dazwiſchen, die Nebentäler, die dadurch entſtehen, leiten unmittelbar zum Weſtflügel des Leinegrabens über, ſie reichen

---

[1]) Die Flußtäler bilden Trockeninſeln, vgl. Kremſer in: Weſer und Ems I, S. 69; E. Wagner, Bevölkerungsdichte, S. 78. Floriſtiſch ſondern ſie ſich gleichfalls ſtark von ihrer Umgebung, vgl. Karte bei Peter, Flora von Südhannover.

[2]) Vgl. Bll. Witzenhauſen und Ermſchwerd d. geolog. Spezialkarte, bearb. von Moeſta und Beyſchlag; Jäſchke, das Meißnerland in Forſch. z. deutſch. Landes- und Volkskunde, Bd. III, Heft 2, S. 40 ff., doch iſt dieſe letztere Darſtellung nicht durchaus zuverläſſig.

[3]) Jäſchke, a. a. O., Taf. Prof. I.

bis an die Wasserscheide. Nach Nordwesten bildet eine niedrige Wasserscheide die Grenze des Haupttales, der Talweitung von Hedemünden, gegen die Mulde von Wiershausen-Lippoldshausen. — Als Bedeckung des linksseitigen Flügels der Mulde umrandet der Kaufunger Wald im Südwesten das Tal. In drei durch ihre Böschung unterschiedenen Absätzen sinkt sein 350 m hoher steiler Hang zum Talgrunde ab. Als letzte Bildungen des linksseitigen Flügels der Depressionsfalte schieben sich jedoch weiter östlich zwischen Kaufunger Wald und Werra eine Reihe von Erhebungen jüngerer Triasgesteine. Über den Talgrund des Flusses, in dem ausgedehnte Schwemmlandablagerungen den Oberen Buntsandstein bedecken, ragen einzelne Muschelkalkhügel am Flusse entlang höher hervor (a. a. O. S. 3), als deren letzter bei Hedemünden der Hegen so dicht an den Fluß herantritt, daß sogar durch Unterwaschung ein schmaler Streifen gegen den Fluß abgesunken ist (ebenda S. 13). Dieser steil aufragende Felsen engt den linksseitigen Teil der Weitung stark ein, dieser bleibt dadurch an Größe bedeutend hinter dem rechtsseitigen zurück. — Die jüngeren Ablagerungen sind infolge dessen rechts der Werra viel ausgedehnter als am andern Ufer. Hier ist deshalb noch ein breites Stück des tiefsten Absatzes des Buntsandsteins in Kultur genommen. Diesem und dem diluvialen Band gegenüber verschwindet der schmale Alluvialstreifen am Flusse fast vollständig. Am rechten Ufer reicht in dem etwas verengten Anfangsteile im Osten das Diluvium tief, unmittelbar bis an den ebenen Talboden herab, im westlichen Teile, in dem die jungen Ablagerungen bis zu der sehr beträchtlichen Breite von 1,5 km ausgedehnt sind, ist zwischen Diluvium und ebenem Talboden noch eine hier recht breite Zwischenstufe entwickelt, der nach thüringischem Vorbilde sogenannte Auelehm. Etwas östlich der Mitte der ganzen Weitung hat der erwähnte Bach, der in den Rand der Muschelkalkhochfläche das Mannstal eingerissen hat, einen Schuttkegel von beträchtlicher Breiten- und Längenausdehnung beinahe bis an die heutige Uferlinie der Werra herangeschoben.

Für diesen Abschnitt des Tales ist also, seiner Entstehung gemäß, ein breiter Talgrund mit mäßig hohen Rändern bezeichnend. Nur auf dem Übergang zu dem nächstfolgenden Teile werden die Ränder höher und steiler. Dazu sind sie im Osten von tektonischen Nebentalbildungen abgeschlossen. Ganz verschieden davon stellt sich der nächstfolgende Abschnitt, der letzte vor Münden, dar. Von der Linie Hühnerfeld-Oberode ab sind die Schichten des Mittleren Buntsandsteins flach gewölbt (Bl. Ermschwerd, Erll. S. 10), weiter flußabwärts schwach nach Norden geneigt (Bl. Jühnde, Erll. S. 2). Das Tal wird hier sehr eng, die Wände hoch und steil. Vermutlich liegt diesem Abschnitt eine Bruchlinie zu Grunde (v. Koenen, Erll. z. Bl. Jühnde, S. 4). Starkes Gefälle hat ein Weitereinschneiden des Flusses in ziemlich geradlinigem Laufe zur Folge gehabt. Der Talgrund zeigt nicht ganz die Schmalheit wie bei dem Abschnitt der Fulda zwischen Wolfsanger und Speele (vgl. unten); die Windungen des Flusses verlaufen sehr flach von einem Hohlufer zum andern, die dazwischenliegenden Alluvialstücke zeigen daher bei sehr geringer Größe schmale, langgestreckte Gestalt. Unmittelbar dahinter steigt fast durchgängig der Talhang steil in die Höhe; im ganzen ähnelt dieser Abschnitt mehr der Strecke des Fuldatales von Wilhelmshausen bis Bonafort (wenn man bei dieser von den Erweiterungen zu Anfang und zu Ende absieht). Nebentäler von etwas größerer Breite fehlen, der Ilksbach am rechten, wie die Abflüsse des Kaufunger Waldes, Glasebach und Laubach, am linken Ufer haben nur schmale und tiefe Spalten in die Uferwände eingerissen. Die

letzteren zeichnen sich auch durch starkes Gefälle aus. Ihrer eigenen, nicht gerade großen Wasserfülle, sowie der Enge des Haupttales entsprechend haben die Schuttkegelbildungen an den Mündungen ihrer Täler nur geringen Umfang.

Die Verschiedenartigkeit dieser beiden Abschnitte des Tales ist somit recht beträchtlich, auch in Verkehr und Besiedlung stellen sie sich entsprechend sehr verschieden dar. Die Weitung von Hedemünden bietet dem Verkehr in beiden überall an Flüssen in Betracht kommenden Richtungen, der an dem Flusse entlang und der auf den Fluß zu führenden,[1]) den bei weitem günstigeren Boden, hat daher von jeher auch Verkehrswege von größerer Bedeutung aufgenommen. Für den Längsverkehr verhalten sich allerdings die beiden Ufer nicht gleich, das rechte ist dem linken entschieden überlegen. Der Hegen, an den der Fluß unmittelbar heranreicht, ist auf dem letzteren doch ein starkes Hindernis, wenn auch zuzugeben ist, daß dies Hindernis teilweise künstlicher Art ist. Denn die Werder wären ohne den Aufstau durch ein Wehr zweifelsohne längst verlandet und dadurch am oberen Teile Boden für einen Weg am Flusse gewonnen. Im übrigen reicht auf beiden Ufern das Diluvium, das Sicherheit vor Überschwemmung bietet, tief herab, so daß die Hauptwege auf festem Boden und doch dem Flusse sehr nahe bleiben, also auch stärkere Steigung vermeiden können. Das rechtsseitige Ufer hat deshalb zweifelsohne von jeher den Großverkehrsweg getragen, der die Werra zur allgemeinen Leitlinie genommen hat, in erster Linie als Nebenstraße des Schiffahrtsweges, den der Fluß selbst bot. Für die Urzeit liegen sichere Anzeichen dafür allerdings nicht vor, für die karolingiiche Zeit wird die planmäßige Anlage von Königshöfen am Flusse — zunächst zum Zweck der Sicherung des Flußverkehrs — wie sie durch die neueren Forschungen über die Organisation des Frankenreiches festgestellt ist, jedenfalls auch regen Landverkehr zur Folge gehabt haben. Zum mindesten ist die Werrastraße als Eigentum der Landgrafen von Thüringen im späteren Mittelalter nachzuweisen, 1306 ging sie laut Urkunde vom 16. August[2]) aus deren Besitz in den der Landgrafen von Hessen über (Rommel, Gesch. v. Hessen, Tl. II, Anmerkungen S. 58); biz in daz dorf zcu Breytforthe (das jetzige Brevörde an der Weser bei Polle) reichte danach das thüringische, dann hessische Geleit die Werra zcu tale. Die Straße war kein Weg von internationaler Bedeutung, wie die an der Fulda, dazu fehlte ihr ein weiter entfernter großer Ausgangspunkt im Südosten; auch fügte sich ihr Verlauf in nordwestlicher Richtung dem allgemeinen des mittelalterlichen mitteldeutschen Großverkehrs nicht recht ein. Denn dieser hielt im ganzen entweder südnördliche oder westöstliche Richtung ein nach der Lage der Länder, die in Verkehrsbeziehung zu Deutschland standen. Wie der Fluß, dem sich die Landstraße anschloß, verband sie vielmehr einen großen Teil von Thüringen, die westliche Hälfte, mit der nördlich gerichteten Weserlinie und dadurch mit der Nordsee. Anschluß an den Großverkehr war also immerhin für jene Landschaften durch diese Linie gegeben. Doch stand sie dem Schiffahrtswege an Bedeutung entschieden nach. Denn der Landverkehr dieser Landschaften hatte noch genug andere Wege, die ungefähr zu demselben Ziele führten. Den bequemsten Weg nach Norden bot hier doch der Leinegraben mit seinem breiten, ebenenartigen

[1]) Schlüter, über den Grundriß der Städte, Zeitschr. der Gesellsch. für Erdkunde zu Berlin, Bd. 34, 1899, S. 457.

[2]) Nach Mitteilung des Königl. Staatsarchivs zu Marburg, nicht vom 3. Juli, wie Rommel angibt. Die Urkunde ist z. T. angeführt von Landau in Müller und Falkes Zeitschr. f. deutsche Kulturgesch. 1856, S. 650.

Talgrunde, der bei Eichenberg bis in die unmittelbare Nähe des Werratales heranreichte. Fast ebenso bequem zu benutzen war auch der sehr ebene Boden des Eichsfeldes sowie die Senke, die sich um den Südwestfuß des Harzes herumzieht. Der Verkehr hat diese Verhältnisse ausgenutzt, schon im frühen Mittelalter lag um den Paß von Eichenberg ein dichtes Netz von Hauptverkehrswegen. Am Hanstein hin, also dem Paß ganz nahe, verlief die via regia, nach deren Linie die Söhne Heinrichs des Löwen 1202 die Besitzungen ihres Vaters unter einander teilten.[1]) Sie führte im Süden nach Mainz, vermutlich über Eschwege.[2]) Im Norden wird — wie auch Schuchhardt, Zeitschr. des hist. Vereins für Niedersachsen 1903, S. 45 annimmt — die in jener Urkunde angegebene Linie Göttingen-Northeim-Hannover mit gutem Grund gleichfalls als Straße aufzufassen sein, da dieser Verlauf genau dem der späteren „Hamburger Straße" entspricht (Landau, a. a. O.) und auch im Mittelalter an der Leine entlang ein „Hellweg" nach Norden führte.[3]) Von Witzenhausen östlich führte durch den Paß von Eichenberg eine wichtige Straße in den Tälern der oberen Leine und Wipper nach Nordhausen, wo sie sich in zwei Linien, eine nordöstliche und eine östliche, teilte.[4]) Eine andere Straße, aus neuerer Zeit als „Berliner Straße" bekannt, überschritt von Cassel aus den Kaufunger Wald in den Tälern der Losse und der Gelster, erreichte somit die Werra und den Südwestausgang des Eichenberger Passes bei Witzenhausen;[5]) nach den Ausführungen Vugs über die Burganlagen des Gelstertales[6]) dürfte sie als recht alt anzusehen sein. In der Neuzeit ist sie Poststraße gewesen.[7]) Auch in der neuesten Zeit hat der Paß von Eichenberg seine alte Bedeutung bewahrt, in ihm kreuzen sich die Eisenbahnlinien Hamburg-Göttingen-Bebra-Frankfurt, der unmittelbare Nachkomme der alten Hamburger Straße, und Halle-Cassel, mit der Abzweigung Sangerhausen-Magdeburg-Berlin, die die Hauptlinie an Bedeutung übertrifft und erkennen läßt, daß hier die Fortsetzung der alten Berliner Straße vorliegt, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Eisenbahn nicht, wie die ehemalige Poststraße, von Witzenhausen ab den Weg durch den Kaufunger Wald nimmt, sondern das Werratal benutzt und dadurch in Münden Anschluß an die Linie Hannover-Cassel-Frankfurt gewinnt. Auch für die ehemalige Poststraße Witzenhausen-Cassel ist, soweit sie nicht schon von der Linie Cassel-Waldkappel benutzt wird, schon öfter eine Bahn gewünscht, die jedoch als Hauptlinie nicht mehr in Betracht kommen kann. Die Linie der Eisenbahn hält sich also ganz streng an die geographischen Hauptlinien, die Täler der großen Flüsse, Werra und Fulda. Nur diese bieten durch ihr wenig geneigtes Längsprofil die Möglichkeit, starke

---

[1]) Urkundenb. der Stadt Hannover, 1863, Nr. 2; Guthe, die Lande Braunschweig und Hannover, [2], S. 398; Rübel, die Franken, 1904, S. 131.

[2]) Guthe, a. a. O.; Landau, Korrespondenzbl. d. Ges. Ver. 1862, S. 54.

[3]) Zwischen Nieder-Jesa und Stockhausen nach Urkunde von Kl. Reinhausen von 1445, Königl. Staatsarch. Hannover, Reinhausen Nr. 41; bei Weende nach Urkunden von Kl. Weende von 1427 und 1466, ebenda Weende Nr. 184 und 248.

[4]) Guthe, a. a. O.; Schlüter, das nordöstl. Thüringen. S. 287, z. T. nach Meyer und Rackwitz, der Helmegau, T. III, in Mitt. d. Vereins f. Erdkunde zu Halle 1890, S. 16, doch fehlen sichere Anzeichen dafür, daß auch der westliche Teil der Straße, bis Nordhausen, in so frühe Zeit zurückreicht wie der östliche.

[5]) Landau, Beschr. d. Kurf. Hessen, S. 325.

[6]) Zeitschr. d. Vereins f. hess. Geschichte und Landeskunde, N. F. XV, S. 94.

[7]) Lotterſche Karte der Postverbindungen vom Ende des 18. Jahrh. Vgl. auch Rauers in Peterm. Mitt. 1906, Heft 3 mit Karte.

Steigungen, das größte Hindernis für Hauptbahnlinien, zu vermeiden. Jetzt liegen die Hauptpunkte dieſer Linie, die Bahnhöfe von Witzenhauſen, Münden, Caſſel, in einer Höhe von bezw. 184, 140, 183 m, der Unterſchied iſt alſo nicht zu groß. Ihres glatten Verlaufs wegen wird die Strecke gegenwärtig mehr und mehr als Erſatz der Linie Münden-Göttingen über Dransfeld verwendet. Die alte Straße Witzenhauſen-Caſſel dagegen mußte bei Groß-Almerode die 300 m hoch liegende Waſſerſcheide zwiſchen Werra und Fulda überſchreiten. Man kann alſo ſagen, daß das neuzeitliche Verkehrsmittel, die Eiſenbahn, hier den geographiſchen Hauptlinien ihr Recht gegeben hat. Die Bedeutung des Tales als Verkehrsweg iſt demnach heute auch gegenüber der mittelalterlichen, als thüringiſcher Weg zur Weſerlinie, ganz bedeutend geſteigert.

Auch die Enge des unteren Talabſchnittes iſt für die Eiſenbahn kein Hindernis geweſen, während ſie dem Straßenverkehr einige Schwierigkeiten bereitet hat. Die geringe Breite des Talgrundes erfordert der Sicherung vor Hochwaſſer halber die Durchführung von Längswegen der beiden Ufer — die hier kaum von einander verſchieden ſind — auf dem anſtehenden Geſtein, die Schwierigkeit dieſer Anlage hat es erſt um 1830 zum Bau einer Chauſſee von Münden nach Witzenhauſen kommen laſſen.[1]) Auf der älteſten Aufnahme des Amtes Münden[2]) iſt noch der Weg auf der Höhe des rechtsſeitigen Talhangs als „Mundiſcher Fahrweg“ bezeichnet, während allerdings auch im Tale ſelbſt ein Fahrweg eingezeichnet iſt. Dieſelbe Erſcheinung, die in ihrer auffallendſten Ausbildung beim Fuldatale feſtzuſtellen ſein wird, findet ſich alſo auch hier, daß nämlich die Enge des Tales zum wenigſtens zeitweiligen Erſatz der Talſtraße durch einen Bergweg gezwungen hat. Auf dem linken Ufer fehlt noch heute eine gute, unter allen Umſtänden benutzbare ganz durchgehende Wegeverbindung. Schwaches Hochwaſſer kann die Verbindung zwiſchen der Zella und der Ziegelei unterbrechen.

Die Verſchiedenheit der beiden Talſtrecken äußert ſich ebenfalls dem den Fluß kreuzenden Verkehr gegenüber. Die Weitung um Hedemünden iſt, beſonders in ihrem rechtsſeitigen Teile, nach allen Richtungen entweder ganz offen oder doch durch tektoniſche und darum dem Verkehr bequeme Täler in gute Verbindung mit ihrer näheren Umgebung geſetzt. Die Waſſerſcheide nach der Mulde von Wiershauſen-Lippoldshauſen tritt als Höhenunterſchied kaum hervor, zu der Hochfläche im Norden führt das tief eingeriſſene Mannstal, die Verbindung nach Nordoſten mit dem Leinegraben durch das Tal zwiſchen Heſſenberg und Tremberg iſt ſo gut, daß z. B. für die Bahnlinie Göttingen-Münden neben andern auch die Linie Göttingen-Rosdorf-Hedemünden-Münden ſtark in Betracht gezogen werden konnte. Nicht ganz ſo günſtig liegen die Verhältniſſe am linken Ufer. Die Täler des Kaufunger Waldes ſind auch hier durch Steilheit ausgezeichnet, das Gebirge ſelbſt ſteigt bis zur Waſſerſcheide 350 m an bei einer Entfernung von nur 6 km Luftlinie. Nur der untere Anſtieg iſt durch die Muldenform des Haupttales im Vergleich zu dem Spaltenabſchnitt etwas erleichtert. — In noch höherem Maße als von der Geſtaltung der Umrandung iſt der Querverkehr von dem Fluſſe, d. h. von der Möglichkeit, dieſes Hindernis zu überſchreiten, abhängig. Denn mit künſtlichen Hülfsmitteln, Fähren und Brücken, kann hier zunächſt nicht gerechnet werden. Furten ſind deshalb die für

---

[1]) Lotze, Geſch. d. Stadt Münden, S. 205.

[2]) Vom Jahre 1705 von Kapitän Villiers, Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I A. b. 117—120.

den älteſten Querverkehr wichtigſten Stellen des Flußlaufes. Sie entſtehen nach Tronnier entweder durch Barrenbildung oder durch Flußverbreiterung (Peterm. Mitt. 1905, S. 209 f.), außerdem jedoch — in Mittelgebirgslandſchaften wohl am häufigſten — durch Geröllaufſchüttung eines einmündenden Baches.[1]) Die ehemals größere Breite der Flüſſe mußte außerdem Stellen, an denen das Bett durch örtliche Verhältniſſe eingeengt war, zum Überſchreiten beſonders geeignet erſcheinen laſſen. In der Tat ſind noch deutliche Anzeichen vorhanden, daß derartige Stellen auch an der Werra eine wichtige Rolle im Verkehr geſpielt haben. Am ſtärkſten eingeengt iſt hier der Fluß in der Zeit der Bildung des älteren Alluviums einmal da geweſen, wo der Hegen auf der linken Seite unmittelbar an ihn herantritt und zugleich gegenüber der Abfluß des Mannstales ſein breites Delta aufgeſchüttet hat (vgl. geol. Bl. Ermſchwerd), andrerſeits da, wo der Fluß in das Engtal eintritt und gleichfalls in einer Enge fließt, die auf der einen Seite vom anſtehenden Geſtein, auf der andern vom Schuttkegel des Renzelbaches gebildet wird. Beide Stellen ſind auch, als Bachmündungen, durch Geröllanhäufungen zu Furten geeignet, mehrfache Teilungen in Arme zeichnen den Hedemündener Punkt noch beſonders aus. Genau über dem Renzelbach liegen zwei alte Ringwälle einander gegenüber, im Sudholze und im Revier Kattenbühl, bei denen noch einige ſehr deutliche Spuren auf uralten Handelsverkehr hinweiſen. Wenigſtens müſſen die Broncen der Hallſtattperiode, die hier beim Kring gefunden ſind,[2]) unbedingt auf einen hier durchführenden Weg bezogen werden, ebenſo wie der Name „Höhweg", der, zuerſt 1654 bezeugt, ſich für einen Weg nordöſtlicher Richtung im Mündener Walde und Königlichen Forſt Kattenbühl bis heute erhalten hat, auf einen Verkehrsweg ſehr früher Zeit hindeutet.[3]) Auch die Gräber beim Kring ſprechen dafür.[4]) Die hervorragende Bedeutung des Übergangs von Hedemünden in der Urzeit ergibt ſich aus der Tatſache eines Fundes römiſcher Münzen aus vorchriſtlicher Zeit nordöſtlich der Stadt am Tremberge.[5]) Auch hier finden ſich Hünengräber. Es erſcheint im Hinblick auf dieſe bedeutenden Funde, zuſammen mit den örtlichen Verhältniſſen des Übergangs nicht zu gewagt, dieſen Übergang als den in älteſter Zeit wichtigſten an der ganzen unteren Werra anzuſehen, beſonders im Vergleich zu denen, die ſpäter die Hauptrolle im Verkehr geſpielt haben, von Witzenhauſen und Münden. Beide Fälle zeigen in der Tat ungünſtigere Verhältniſſe der nächſten Umgebung als Hedemünden, die breiten Sümpfe, die an beiden Stellen dem Fluß zur Seite gelegen haben müſſen, erforderten erſt nicht unbedeutende Kulturarbeit, um Herankommen an die Flußlinie und Übergang zu geſtatten. Bei Hedemünden war der Fluß

---

[1]) Vgl. meine Ausführungen in Zeitſchr. d. hiſt. Vereins f. Niederſachſen 1900, S. 290; unſere beiderſeitigen Darlegungen ergänzen einander. Tronnier berückſichtigt nur Furten, die durch die erodierende oder die aufſchüttende Tätigkeit des Fluſſes ſelbſt entſtehen, ich dort nur ſolche, die durch Aufſchüttung von außen gebildet ſind. Für die Berechtigung zur Annahme der letzteren Art liefert dieſe Abhandlung, hoffe ich, genügendes Beweismaterial. Vielleicht wird es mir möglich ſein, weiteres darauf bezügliche Material an anderm Ort zu veröffentlichen.

[2]) Jetzt im Provinzialmuſeum zu Hannover als „Depotfund vom Kattenbühl", vgl. Schuchhardt im Atlas vorgeſchichtlicher Befeſtigungen in Niederſachſen IV, Text S. 33.

[3]) Vgl. Zeitſchr. d. hiſt. Vereins f. Niederſachſen 1900, S. 306; Schmidt, ebenda, 1896, S. 449.

[4]) Schuchhardt, a. a. O.

[5]) Einfeld, Forſch. z. deutſch. Geſchichte I, Göttingen 1861, S. 255; Lotze, Geſch. d. Stadt Münden, S. 299; Dr. Wißmann, Mündenſche Nachrichten 1881, Nr. 45.

ohne weitere Vorkehrungen leicht zu überschreiten. Im Mündener Tale zeigt höchstens die Einengung des Flusses am Fuße des Kattenbühls, da, wo am andern Ufer der Hermannshäger Bach ein kleines Delta aufgeschüttet hat (vgl. geol. Bl. Jühnde), ähnlich günstige Verhältnisse. In der Tat finden sich hier gleichfalls Spuren ältesten Verkehrs (vgl. unten), diese Übergangsstelle steht jedoch im Umfang des Schuttkegels ganz bedeutend hinter der von Hedemünden zurück. Diese mußte also zu einer Zeit, in der alles Andere im Vergleich zu der Bequemlichkeit des Flußübergangs Nebensache war, entschieden den Verkehr am stärksten auf sich ziehen. Es ist danach sogar nicht unwahrscheinlich, daß die spätere Straße von Mainz nach Magdeburg in der Urzeit hier über diesen Punkt geführt hat. Später muß allerdings der große Übelstand, den dieser Übergang für den Großverkehr hatte, das Überschreiten des Kaufunger Waldes im Südwesten mit seinem Höhenunterschiede von 350 m gegen die Sohle des Werratales bei einer Entfernung von 6 km (wobei die Hauptsteigung fast ganz auf die mittleren 2 km fällt) diesen Weg zu Gunsten des über Witzenhausen haben zurücktreten lassen. Der Höhenunterschied ist dort der gleiche, aber die Entfernung bis zur Wasserscheide ungefähr doppelt so groß, der Anstieg also ganz allmählich. — Jedenfalls ist danach als Tatsache festzustellen, daß die Querwege zeitweilig hier sogar Bedeutung für den Großverkehr gehabt haben, während sie später nur noch dem Kleinverkehr dienten. Auch die militärische Bedeutung des Übergangs war in älterer Zeit dementsprechend größer als in späterer. Die beiden erwähnten Burgen, der Kring und die Burg im Sudholze, stellen starke Befestigungen ältester Zeit dar, in neuerer Zeit ist nur im siebenjährigen Kriege ein paar Mal hier um die Furt gekämpft. Damals war diese auch durch eine kleine Schanze wieder befestigt.[1])

Bedeutung für den militärischen Verkehr ist an den Querwegen des Spaltenabschnitts beinahe das einzige etwas stärker hervortretende Merkmal. Denn wenn auch die Hochfläche des Kaufunger Waldes in ihrer Höhenlage auch für militärische Unternehmungen nicht gerade verlockend erscheinen kann, so liegt doch darin andrerseits der Vorteil, gegen feindlichen Angriff vollständig gesichert zu sein. Zur Umgehung des Tales von Münden mit den gefährlichen Engpässen in seiner Nähe, durch die die Heerstraße von Cassel nach Göttingen führte, wurde der Überlieferung nach gleichfalls im siebenjährigen Kriege die heute noch sog. Franzosenstraße gebaut, die, wie der alte Höhweg, quer über die Hochfläche auf die Werra am südlichen Hang des Laubachtales zuführte, den Fluß nahe der Mündung des Baches überschritt und dann am rechten Ufer auf der Hochfläche in nordöstlicher Richtung weiterzog.[2]) Der Sicherung desselben Nebentales diente schon im Mittelalter ein Sperrfort kleinster Gattung, eine Kemnate, das jetzige Forsthaus, ehemalige Gut Haarth.[3]) —

Die Verschiedenheit der beiden Abschnitte des Tales springt indessen am kräftigsten in die Augen in ihrer Besetzung mit Siedlungen — wenn man bei dem untern Abschnitt überhaupt so sagen darf. Denn diesem fehlen, wie zuerst Guthe zur besondern Charakterisierung des Tales zwischen Hedemünden und Münden hervorgehoben hat (die Lande Br. u. Hann. [2] S. 424), im Tale

---

[1]) Lotze, GStM S. 169 u. 175.
[2]) Lotze, GStM S. 171.
[3]) Lotze, GStM S. 306, Sudendorf, Urkundenb. z. Gesch. d. Herz. v. Braunschw. u. Lüneb. I S. 175: villa harte?; II Nr. 395: kemenade to der harte.

ſelbſt eigentliche Siedlungen ganz, die Kreuzungspunkte der beiden Richtungen des Verkehrs ſind nur durch Einzelgehöfte bezeichnet, die allerdings als Gaſthäuſer ſtark vom Verkehr abhängig ſind. Von ihnen geht eins, die Zella, wie auch der Name und die ſchriftliche Überlieferung erkennen läßt, auf eine mittelalterliche Klauſe zurück, die noch beſondere Beziehungen zum Verkehr gehabt hat, indem den Klausnern unter anderm auch die Inſtandhaltung der Wege oblag.[1]) — Es darf jedoch nicht überſehen werden, daß zu dieſem Talabſchnitt noch eine kleine Gruppe von Siedlungen gehört, die eine zweite Reihe in einiger Entfernung vom Fluſſe bildet, wie ſie bei breiter entwickelten Tälern gewöhnlich nachzuweiſen iſt. Die erſte Stufe des Gehänges des Kaufunger Waldes über dem eigentlichen Flußtal iſt hier noch in die Beſiedelung einbezogen. Die militäriſche Beſetzung der Linien des Querverkehrs hat den Anſchluß von Siedlungen zur Folge gehabt, von denen jedoch nur die neben der jüngeren Befeſtigung, ebenſo wie dieſe ſelbſt, Laubach neben der Haarth, in recht dürftigen Verhältniſſen erhalten geblieben iſt. Der Verlauf ſeiner Straßen, parallel dem Laubache und auf die Haarth (und damit auf den Bach) zu, zeigt im Plane der Siedlung die beiden Hauptbeziehungen des Verkehrs. Die unmittelbare Nachbarſchaft des Waldes, etwas weiter entfernte Steinbrüche und das nicht allzu weit abliegende Münden mit ſeinem ſtarken Fabrikbetrieb ermöglichen der Siedlung ein dürftiges Weiterbeſtehen. Hohenlohe dagegen, das, ſchon auf dem Übergang zum Muldentale, ähnlich zum Kring wie Laubach zur Haarth gelegen haben muß, iſt ſchon ſeit dem Mittelalter wüſt geworden.[2])

Im Gegenſatze dazu iſt der Muldenabſchnitt des Tales — wenn auch in ſpäterer Zeit für den Verkehr nicht mehr ſo günſtig wie andere Punkte am Fluſſe — doch wenigſtens der Boden einer ſtädtiſchen und einer dörflichen Siedlung geworden, entſprechend den verſchiedenen Verkehrsbedingungen der beiden Ufer. Die Schuttkegelbildungen ſind auch für den Längsverkehr die günſtigſten Stellen durch ihre Sicherheit vor Überſchwemmungen. Beide Siedlungen, Hedemünden wie Oberode, ſtehen deshalb auf derartigen Anſchüttungen, gehen ſogar in ihrer neuzeitlichen, nicht ganz unbedeutenden Entwicklung überhaupt nicht über dieſen Boden hinaus; ſelbſt das kleine Schuttland an der Mündung des Renzelbaches ſoll eine — jetzt wüſte — Siedlung getragen haben[3]) Der Verlauf des Hauptverkehrsweges am rechten Ufer gibt jedoch Hedemünden ſeinen Hauptvorzug vor Oberode (das im Mittelalter ſogar eine Zeitlang wüſt gelegen hat). Es hat dadurch von jeher an dem Verkehr des Werratales unmittelbar Anteil gehabt und als faſt genaue Mitte zwiſchen den nächſten größeren Stadtſiedlungen, Witzenhauſen und Münden, einigen Vorteil daraus gezogen. Die für den Verkehr ſo ungünſtige Natur des folgenden Talabſchnittes fiel dabei gleichfalls ins Gewicht. Als Bahnſtation bietet es immerhin bei der Nähe der wichtigen Knotenpunkte Eichenberg und Caſſel den Vorteil bequemer allſeitiger Verbindung durch die ſich dort kreuzenden Linien, wenn ihm auch beſonders Münden als Schnellzugſtation ſehr überlegen iſt. Die Einrichtung einer Station in Gertenbach, alſo

---

[1]) Mündener Kämmerei-Rechnungen (ungedruckt, jetzt im Königl. Staatsarch. zu Hannover, Depoſitum der Stadt Münden) 1440, 11 u. ö. 1403, 11; 1405, 13' u. ö

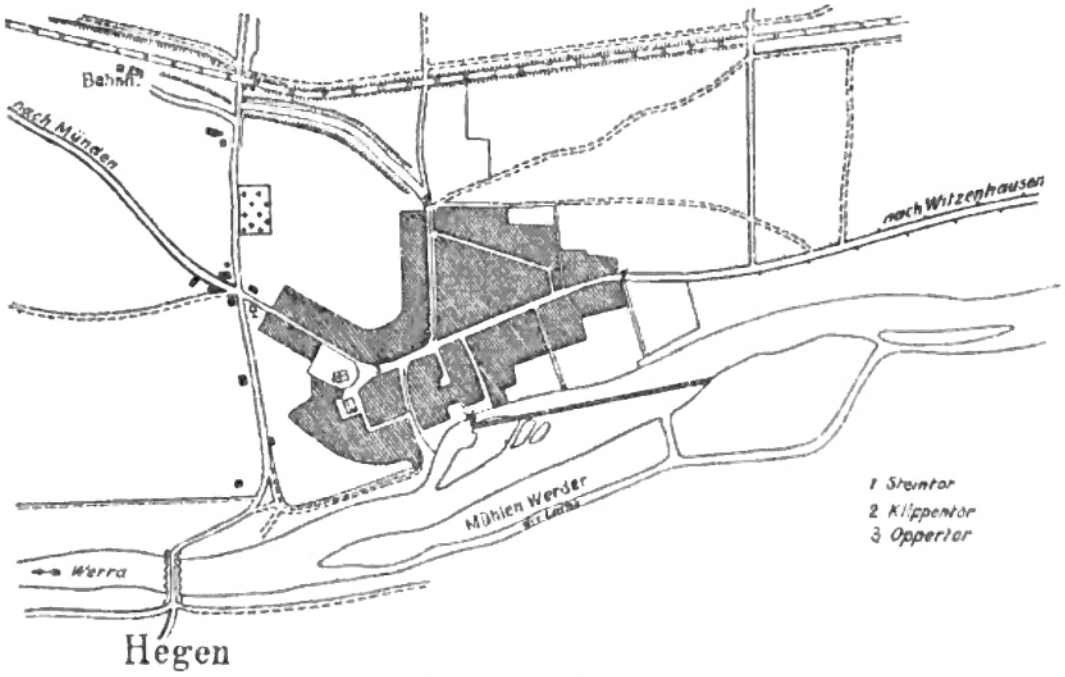
[2]) Bl. Ermſchwerd; Landau, Heſſengau, S. 86; Lotze, GStM S. 305.

[3]) Lotze, GStM S 305; das Tal des Renzelbaches heißt auch: Enzeröder Grund, ſo ſchon auf der älteſten Aufnahme des Kaufunger Waldes, 1619, von Caſpar Dauthendey, Königl. Staatsarch. Hannover, Karten II B. a, 3.

in nur 3 km Entfernung, hat ihm einigen Abbruch getan. Die Nähe von Münden und Witzenhausen hat der Stadt, wie auch Oberode, etwas Tabakindustrie im Filialbetrieb verschafft. — Auch für den Querverkehr stellt sich das rechte Ufer der Werra viel günstiger als das linke. Hedemünden ist der Vereinigungspunkt aller Verkehrslinien seines Ufers, am linken Ufer laufen die Linien des Kleinverkehrs parallel auf den Fluß zu. Hedemünden ist deshalb ein kleiner Marktort geworden — die Grundlage für seine Ausbildung zur Stadt. Es ist auch die eigentliche Furt-, später Fähren-, endlich Brückensiedlung der ganzen Weitung. Denn wenn auch der Schuttkegel, auf dem Oberode steht, nahe genug an den Fluß heranreicht, so fehlt doch an dieser Stelle der feste Boden am gegenüberliegenden Ufer. Hier erreicht vielmehr das jüngste Anschwemmungsland seine größte Breite. Oberode ist deshalb in seinem Übergang über den Fluß immer von Hedemünden abhängig gewesen, es ist allerdings die Furtsiedlung des linken Ufers, aber an derselben Furt, an der Hedemünden liegt; es nimmt nicht die eigentliche Übergangsstelle ein, weil der Hegen hier zu nahe an den Fluß tritt, als daß hier Ansiedlung möglich wäre; es ist auch noch weiter flußabwärts angelegt, weil hier zunächst noch ebener Talboden, also Überschwemmungsbereich folgt. Die Stelle der Siedlung ist zugleich dadurch ausgezeichnet, daß der alte Verkehrsweg über den Kaufunger Wald, um den Übergang von Hedemünden benutzen zu können, am besten hier den Talgrund erreichte und dann am Flusse selbst entlang darauf zulief. Auch die Entwicklung der Siedlung hängt mit dem Querverkehr aufs engste zusammen. Die Waldwirtschaft ist heute noch eine wichtige Erwerbsquelle, unbedeutend jedoch gegen die Töpferei, die ehemals in Oberode geblüht hat und erst in neuester Zeit verschwunden ist. Der Ton, der hier verarbeitet wurde, stammte aus dem tertiären Lager des Kleinen Steinbergs; Nahelage und zugleich Lage an der Wasserstraße ließen gerade in Oberode diese Industrie aufkommen (ähnlich Beckerhagen und Vaake an der Weser, vgl. unten). Schon im 15. Jahrhundert war Oberode das Haupttöpferdorf der Gegend. Da nur die im Kaufunger Walde berechtigten Dörfer auch das Recht zum Tongraben hatten, so ist sogar in Oberode mit dem Material selbst gelegentlich Handel getrieben. Wenigstens versprach der Mündener Rat seinem Ziegelbrenner zu Bonafort 1446 durch Kontrakt (Stadtbuch Bl. 248′): weret dat de erde nicht dögen wolde, so schullen we unde willen ôme laten vôren der erden von Overode unde schicken ôme de hinder de borch. Hedemünden hat an dieser Tonindustrie wenig Anteil gehabt, dagegen in neuester Zeit nach der Verbesserung der Verbindung mit dem Kaufunger Walde (durch den Bau der Brücke) durch Holzhandelbetrieb einen kleinen Teil des alten Mündener Holzhandels für sich in Anspruch genommen. Eine Vermittelung zwischen beiden Ufern auch in weiterem Umkreise, wie sie jede Brückenstadt ausübt, hat hier in Anbetracht der Waldbedeckung und demzufolge dünnen Besiedlung dieser Umgebung nicht viel zu bedeuten. — Der Rückgang der Einwohnerzahl kann nach alle dem nicht gerade auffallen (1871: 978, Lotze GMS. 298; 1905: 883). Selbst eine stärkere Ausnutzung der waldreichen Umgebung und gesunden Lage der Stadt für den Fremdenverkehr, eine Art Fremdenindustrie, dürfte hieran kaum etwas ändern.

In sehr klar erkennbarer Weise drücken sich in den Grundrissen der beiden Siedlungen ihre Beziehungen zu den Verkehrslinien aus. Beide zeigen

kräftige Ausbildung der Tallängsstraßen, Hedemünden (s. den Plan)[1]) hat sogar — was sehr bemerkenswert — schon lange „vor dem Oppertore", also außerhalb der eigentlichen Stadt, seine Hauptstraße weiterentwickelt. (Hierauf dürfte die Schwäche der mittelalterlichen Umfassung der Stadt, die nur in einem Graben und Torbauten ohne Mauer bestand, allerdings von Einfluß gewesen sein.) Außerdem läuft hier der Bergweg, der am unteren Abschnitt des Werratales auf dem Uferhang entlang führte, nicht in die Längsstraße ein (zu der er doch nur eine Abzweigung bildete), sondern vereinigt sich mit der am Bache auf den Fluß zu verlaufenden Steinstraße, der Hauptlinie des Querverkehrs. Die starke Bedeutung des Querverkehrs ist im Vergleich zu ähnlichen Siedlungen (Oberode, Hemeln, Vaake u. a.) aus der größeren Anzahl der zum Flusse führenden Straßen zu erkennen. Außer diesen stark ausgebildeten Linien tritt im Plane noch der älteste Teil der Siedlung, zwischen Kirche und Rathaus (das auf dem Boden des alten Reichshofes Hademinni steht) als ein ringsherum geschlossenes Viereck hervor; dieses dürfte demnach als ehemaliger, später bebauter Dorfplatz anzusehen sein, wie ihn Schlüter als Kern vieler Siedlungen im nordöstlichen Thüringen nachgewiesen hat.[2]) Die Siedlung gehört danach in die Zahl der Platzdörfer.



Hedemünden. 1 : 12500.

Von diesem Kern aus ist die Weiterentwicklung in durchaus organischer Weise, durch einfache Verlängerung zweier zusammenstoßender Seiten des Vierecks erfolgt. Als zweites Element, das dazu einen gewissen Gegensatz bildet, fällt die Hinterstraße durch ihre Richtung ins Auge. Sie scheint nur zu dem Zweck angelegt zu sein, eine Verbindung zwischen dem Stein- und dem Klippentor herzustellen und entspricht darin den Straßen, die vielfach in ummauerten

[1]) Der Grundriß der Stadt auf Bl. Ermschwerd ist z. T. ungenau; der beistehende Plan ist nach der Stromkarte des Werralaufes von Hedemünden bis Gertenbach von J. W. Lahmeyer, gez. 1841—42, 1 : 2000, im Königl. Staatsarch. zu Hannover, sowie eigenen Aufnahmen verbessert und vervollständigt.

[2]) Siedl. d. nordöstl. Thür., S. 298 u. 305, Karte 6.

Städten an der Innenseite der Mauer zur Verbindung der Tore untereinander entlang geführt sind. Hierin ist also eine mehr städtische Ausbildung des Planes zu erkennen. — Der Grundriß von Oberode (vgl. Bl. Ermschwerd) ist einfacher, zwei parallele Längsstraßen, eine ganz durchgehende Querstraße und eine kurze Verbindungsquerstraße, er läßt aber sehr gut noch erkennen, daß die scheinbaren Linien des Längsverkehrs ursprünglich zum Querverkehr gehören. Denn durch den Verlauf und die Richtung der Verbindung der Oberen mit der Unteren Straße an der Kirche entlang erscheint die Obere als wichtigere der beiden Hauptstraßen, und diese hat im Wege nach dem Kaufunger Walde ihre Fortsetzung. Auch die starke Ausbildung der Straße am Wittengrunde hinauf ist ein Zeugnis für die Bedeutung der Verbindung mit dem Walde.

Wenn schon bei dem letzten Abschnitt des Werratales eine teilweise Bevorzugung des Bergweges vor der Talstraße zu bemerken war, so tritt diese Erscheinung beim Tale der **Fulda** zwischen Cassel und Münden noch viel stärker hervor. Hier hat schon Jäschke (Meißnerland, S. 39) als charakteristisch hervorgehoben, daß nicht die Linie des Tales selbst von der Verkehrsstraße Cassel-Münden benutzt wird, sondern die Hochfläche zur Seite des Flusses. Allerdings ist diese Feststellung nicht auch für die Eisenbahn gültig. Diese verläuft vielmehr größtenteils im Tale der Fulda. Eine genauere Untersuchung wird noch weitere Ausnahmen ergeben. Denn das Tal ist auf dieser Strecke keine einheitliche Bildung. Die Hauptrichtung, der der Fluß in der mit jungen Ablagerungen erfüllten Tertiärsenke bisher gefolgt ist, Süd — Nord, behält er auch nach seinem Eintritt in den Buntsandstein bei, erst bei Wilhelmshausen biegt er rechtwinklig, also in westöstliche Richtung, um und hält diese Hauptrichtung inne bis an das Rattwerder (vgl. hess. Nivk. Bll. Cassel u. Beckerhagen). Hier biegt er abermals rechtwinklig, also nach Norden, um. Es sind also zwei Abschnitte, ein nördlich und ein östlich gerichteter, deutlich zu unterscheiden. Von der allgemeinen Richtung weicht der Fluß jedoch in dem oberen Abschnitt auffallend stark ab. Die Bildung der Schleife bei Kragenhof, bei der der Fluß auf 0,4 km Luftlinie 4 km Lauflänge, also 900 % Entwickelung zeigt, hat von jeher die Aufmerksamkeit der Forscher auf sich gezogen.[1]) An diese erste schließt eine zweite Schleife von breiterer, ungefähr quadratischer Gestalt an. Der Fluß hat also auf dieser Strecke, offenbar infolge sehr schwachen Gefälles[2]) und begünstigt durch weiche, ehemals den Buntsandstein überlagernde Tertiärmassen, stark in die Breite gearbeitet. Wie immer bei derartig gebildeten Talabschnitten, ist der Talgrund fast durchweg so schmal, daß der Fluß im anstehenden Gestein selbst zu fließen scheint (W. u. E. II, S. 403: Die Breite des ganzen Überschwemmungsgebietes geht bis zu 130 m herab). Nur an den Vorderseiten der Schleifen, da, wo die Windung am schärfsten ist, finden sich an der Innenseite über den schwach ansteigenden älteren Alluvialablagerungen auch diluviale. Am Außenrande des Alluviums oder am Flußufer selbst steigt sonst sofort der Buntsandstein mit

[1]) Jäschke, Meißnerland, S. 39; W. u. E. I, S. 396.

[2]) Von der Umbiegung unterhalb Wolfsanger bis vor Wilhelmshausen (= 15 km) beträgt das Gefälle 6,76 m, also 1 : 2200, während die Fulda von Mecklar bis zur Mündung im Durchschnitt nur 1 : 1370 hat. (Die Stromgebiete des Deutschen Reiches, Gebiet der Weser. Bearb. im Kaiserl. Statist. Amt. Berlin, 1901, S. 52 u. 2.)

ſteilem Hang 70—100 m hoch auf. — Deutlich verſchieden davon iſt der folgende Abſchnitt gebildet, von Wilhelmshauſen bis an die ſcharfe Umbiegung beim Rattwerder. Die Hauptrichtung des Tales, Weſt — Oſt, tritt hier viel deutlicher hervor als in dem vorigen, da auch der Fluß von ihr nur in dem Spitzbogen am Wemmberge etwas ſtärker abweicht. Auch dieſe Windung liegt im Talgrunde ſelbſt; da an ihrem Beginn der Elſterbach ſeinen breiten Schuttkegel abgelagert hat, gewinnt es den Anſchein, als ob dieſer die Urſache des Ausbiegens des Fluſſes geweſen ſei. Der Talgrund hat hier, auch da, wo der Fluß die allgemeine Richtung des Tales einhält, etwas größere Breite. Im Innern der Windungen liegen anſehnliche Alluvialablagerungen dem Fluſſe zur Seite. Der Anſtieg der Gehänge iſt jedoch mindeſtens ebenſo ſteil wie im vorigen Abſchnitt. Der Geſamtcharakter dieſer Talſtrecke ähnelt hier ſehr dem des letzten Werratalabſchnittes. Vermutlich hat die Mulde, die ſich zwiſchen Kaufunger Wald und Reinhardswald durch die Aufrichtung des letzteren bildete, den Lauf des Fluſſes in dieſe Richtung gelenkt, das außerordentlich ſtarke Gefälle dieſer Strecke [1]) hat das gradlinige Einſchneiden, wie bei der Werra, zur Folge gehabt. — Als Übergang von dem oberen zu dem unteren Abſchnitt iſt zwiſchen Speele und Wilhelmshauſen eine Weitung von etwas größerer Ausdehnung gebildet, ebenſo eine kleinere Weitung am rechten Ufer bei Bonafort als Übergang zu dem nächſtfolgenden Talabſchnitt. Einen letzten, ſehr kurzen Abſchnitt des Flußlaufes ſtellt die nördlich gerichtete Strecke der Fulda im Mündener Tale ſelbſt dar. Von der Bonaförter Ecke bis zur Mündung gehört ſie hier ſchon halb zum Weſertale, da die Reinhardswaldſcholle auch ihr links zur Seite liegt.

Dem jedenfalls deutlich verſchiedenen Charakter der Abſchnitte entſprechen auch nicht unbeträchtliche Verſchiedenheiten in Verkehr und Beſiedlung. Dem Längsverkehr kommt der obere Abſchnitt weniger entgegen als irgend ein Talſtück in der ganzen Mündener Landſchaft, er iſt ſogar im höchſten Maße verkehrsfeindlich. Selbſt von den techniſchen Schwierigkeiten, die er dem Wegebau durch die geringe Breite des Talgrundes bereiten würde, auch von der Hochwaſſergefahr abgeſehen, ſtehen die ſtarken Krümmungen in zu ſchroffem Gegenſatze zu dem Grundſtreben jeden Landverkehrs, die gerade Linie im allgemeinen zur Richtſchnur zu nehmen. Die Straßen des Großverkehrs haben deshalb von jeher dieſen Abſchnitt gänzlich gemieden, trotzdem deſſen allgemeine Richtung, von Süden nach Norden, durchaus in dieſen Verkehr hineinpaſſen würde. Von Caſſel gingen ehemals drei Straßen nach Nordnordweſten, Norden und Nordnordoſten aus, für die das Fuldatal, wenn günſtiger für den Verkehr gebildet, der naturgewieſene Weg geweſen wäre. Nach Nordnordweſten zog über Grebenſtein, Hofgeismar nach dem Weſerknie am Solling die heute noch unter dieſem Namen dort bekannte „Bremer Straße“. [2]) Für dieſen hervorragend wichtigen Verkehrsweg, der in ſeiner ganzen Erſtreckung das Mittelmeer mit der Nordſee verband, [3]) war alſo das Tal der Eſſe dem „unwegſamen Tale der Fulda und Weſer vorgezogen, da

[1]) Bei einer Entfernung von nur 3 km: 5,7 m, alſo etwa 1:500 (Stromgebiete, Weſer, S. 52).

[2]) „Helleweg“ bei Simmershauſen, Landau, wüſte Ortſch., S. 64; derſelbe, Beſchr. d. Kurf. Heſſen, S. 120 f.; Schneider, die alten Heer- und Handelswege, Heft IX, Karte u. Heft VI, S. 13; Weſer und Ems II, S. 143; Meßtiſchbl. Karlshafen; Generalſtabskarte Bl. Uslar; vgl. auch den Caſſeler Straßennamen.

[3]) Schneider, a. a. O.

deſſen Seitengelände ſo offen iſt, daß es den Eindruck einer Ebene erweckt" (W. u. E., a. a. O.). In nördlicher Richtung lief von Caſſel eine Straße, die die Hochfläche des Reinhardswaldes benutzte, ſie iſt als „Waldſtraße" gleichfalls heute noch bekannt (Meßtiſchbl. Ödelsheim), ſie verband Caſſel über Immenhauſen mit der Oberweſer bei Ödelsheim.[1]) Auch dieſe Straße iſt jedenfalls recht alt, Immenhauſen war Reichshof;[2]) die Sababurg iſt an dieſer Straße angelegt, ebenſo auch das fränkiſche Kaſtell auf dem Ahlberge[3]) ſowie eine kleine Befeſtigung im Steinbornſchlag ſüdweſtlich Gottstreu (vgl. heſſ. Niveauk. Bl. Sababurg). Die Straße iſt ſpäter durch die Chauſſee Caſſel-Veckerhagen erſetzt. In ſehr bezeichnender Weiſe kommt gerade dieſe letztere Straße an das Fuldatal nur an der Spitze der großen Eroſionsſchleife heran, die Abſicht, dem Tale möglichſt nahe zu bleiben, ohne es doch zu benutzen, liegt darin klar ausgedrückt. Als dritte Straße endlich führte von Caſſel nach Nordnordoſten die hannoverſche, ebenfalls nicht im Tale, ſondern über die Hochfläche am rechten Ufer. Sie wird unten eingehend beſprochen werden. Selbſt die neuzeitliche Nachfolgerin dieſer Straße, die Eiſenbahn, verläßt bei der Station Kragenhof das Tal. — Auch der Kleinverkehr hat unter der Ungunſt dieſer Verhältniſſe ſehr zu leiden. Heute noch führen auf große Strecken nur Fußwege am Ufer entlang. Für das linksſeitige Ufer iſt erſt jetzt die Anlage einer ganz durchgehenden Chauſſee geplant.

In dem das Tal kreuzenden Verkehr treten in gewiſſer Weiſe ähnliche Erſcheinungen zu Tage, wie ſie oben am Verkehr über die Werra feſtgeſtellt wurden. Die Enge des Tales bietet dieſem Verkehr Vorteile, die zeitweilig eine erhöhte Bedeutung zur Folge gehabt haben. Es zeigt ſich auch hier eine auffällige Benutzung der Übergänge über den Fluß in einer Zeit, die noch die Stellen an den Flüſſen aufſuchen mußte, an denen feſter Boden zu beiden Seiten möglichſt nahe am Waſſer beſondere Vorkehrungen für den Übergang, wie Fähren und Brücken, unnötig oder wenigſtens das Überſchreiten möglichſt bequem machte. Das Tal iſt an und für ſich ſehr eng, da alſo, wo der Anſtieg zum Rande der Hochflächen durch Nebentäler erleichtert wird und außerdem die Bäche dieſer Nebentäler durch Geröllanhäufung am und im Fluſſe dieſen noch mehr einengen, ſowie einen Weg durch den Fluß weiſen, wird der Verkehr älterer Zeit die Verhältniſſe recht günſtig gefunden haben. Doch hat Rückſicht auf die Enge des Tales die Beſiedelung auf die Stellen gewieſen, an denen der Hang wenigſtens auf *einer* Seite weniger ſteil geböſcht iſt, alſo der Anbau nicht ſo große Schwierigkeiten bereitet. Das iſt hier allein der Fall an der Spitze der Schleifen und zwar auf der Volluferſeite. Deshalb iſt die ſonſt günſtigſte Übergangsſtelle, die Mündung des Jeckelbaches, nicht als Siedlungsplatz gewählt, ſondern man hat ſich mit Furtſtellen begnügt, die durch ſehr unbedeutende Gehängebäche bezeichnet ſind. So bei Spiekershauſen, Wahnhauſen und Speele. An der letzteren Stelle hat außerdem Verbreiterung bei der Furtbildung mitgewirkt. Der Querverkehr hat dieſe Stellen, wie für die beiden erſteren noch wohl erkennbar iſt, in älterer Zeit bevorzugt. Der Weg, der von Nordweſten her in ſtarken Windungen am Abhange des linken Ufers herab auf Wahnhauſen und den

---

[1]) Landau, Heſſen, S. 120.

[2]) Landau, Heſſen, S. 184; Wigand, Geſch. d. gefürſteten Reichs-Abtei Corvey ꝛc., Höxter 1819, I, S. 131.

[3]) W. Lange in Heßlers heſſ. Landeskunde I, 1, S. 315.

Fluß zuläuft und sich am rechten Ufer als „Klingelweg“ auf Landwehrhagen zu fortsetzt (Bl. Cassel), führt südwestlich von dem Gute Eichenberg den für Wege ältester Zeit gebräuchlichen Namen „Hesseweg“.[1]) Es scheint hier eine Abzweigung des erwähnten, im Essetal führenden, später „Bremer Straße“ genannten Hellweges vorzuliegen. Bei Spiekershausen führte der Tradition nach ehemals die Heerstraße von Cassel nach Münden über die Fulda,[2]) sicher ist, daß die Fähre von Spiekershausen, die später an die Stelle der Furt getreten ist, im 14. Jahrhundert herzoglicher Besitz war,[3]) woraus in der Tat auf Zugehörigkeit zu einer Geleitstraße zu schließen sein dürfte. Auch jene alte Straße der Urzeit, die als Höh- oder Hochweg die Wasserscheide des Kaufunger Waldes in nordöstlicher Richtung überquerte, dürfte, ihrer allgemeinen Richtung nach zu urteilen, hier die Fulda überschritten haben. Hünengräber sind hier heute noch am Abhange über der Fulda vorhanden. — Auch diese ältesten Übergangsstellen haben, wie die der Werra, später nur Bedeutung für den Kleinverkehr behalten. Die Casseler Überbrückung der Fulda hat sie überflüssig gemacht, allerdings dürfte die Fähre von Spiekershausen als deren Ersatz bei Hochwasser, das die Wiesen am rechten Fuldaufer gegenüber Cassel überschwemmte, noch lange Zeit bestanden haben. Bemerkenswert ist auch, daß die Überführung der Eisenbahn vom linken auf das rechte Fuldaufer durch die Brücke bei Kragenhof, die durch die Enge dieses Talabschnittes sehr erleichtert wurde, immerhin ein gewisses Zurückgreifen auf die älteren Verkehrsverhältnisse darstellt.

Eine ähnliche Erscheinung ist auch in der Besiedlung festzustellen. Das vollständige Überwiegen des Querverkehrs in älterer Zeit läßt Furtsiedlungen erwarten, die jedoch seit langer Zeit Bedeutung für den größeren Verkehr nicht mehr haben und demgemäß in ihrer Entwicklung zurückgeblieben sind. Spiekershausen, Speele und Wahnhausen zeigen durch ihre auf den Fluß zulaufenden Straßen äußerlich den Charakter der Furtsiedlung, wenn diese Straßen auch nicht in der sonst gewöhnlichen Weise lang und gerade verlaufen, sondern sich am Abhange hinaufwinden. Die äußere Entwicklung ist jedoch schwach geblieben, der Bewohnerzahl entsprechend. Erst die Eisenbahn hat durch die Verlegung der Hauptverkehrslinie wenigstens in den unteren Teil dieses Talabschnittes hier etwas Besserung eintreten lassen, die indessen naturgemäß zunächst die Stationen betroffen hat, erst mittelbar mit Hülfe der Industrie auch die übrigen Siedlungen. Die Station Kragenhof ist allerdings, weil mitten im Walde neu angelegt (das Gut, nach dem sie benannt ist, liegt 1,5 km entfernt), durchaus entwicklungsunfähig sie hat nur Bedeutung als Vermittler des Personenverkehrs für die großen Siedlungen der Hochfläche des rechten Ufers. Zugleich dient sie auch sehr dem Vergnügungsverkehr, der das Fuldatal seiner landschaftlichen Schönheit wegen von Cassel und von Münden aus gern aufsucht.[4]) Speele dagegen ist der eigentliche Nutznießer der Vorteile der Bahnlinie geworden. An einer Verbreiterungsfurt angelegt,[5]) hat es

[1]) Schmidt, Zeitschr. d. hist. Vereins f. Niedersachsen 1896, S. 449.

[2]) Lotze, GStM S. 315; Wißmann, handschriftl. Aufzeichnungen; Bauer, die Verkehrswege im Kaufunger Walde.

[3]) Urk. bei Sudendorf, Urkundenb. z. Gesch. d. Herz. v. Braunschw. u. Lüneb. II, Nr. 537; Mithoff, Kunstdenkm. u. Altert. in Hannover II. S. 120.

[4]) Daher erklärt sich die hohe Ziffer des Personenverkehrs der Station (Bericht der Handelskammer zu Göttingen, 1904 und frühere Jahre, Beil IV)

[5]) Vgl. Tronnier, a. a. O. Der Fluß hat an dieser Stelle noch vor nicht langer Zeit außergewöhnliche Breite gehabt, die Werder, die hier liegen, sind nur z. T. alt, z. T. dagegen erst in neuerer Zeit entstanden (Weser und Ems II, S. 443).

urſprünglich für den Längsverkehr kaum irgendwie Bedeutung gehabt. Dagegen iſt bemerkenswert, daß Induſtrie von jeher, allerdings mit Unterbrechung, hier eine Rolle geſpielt hat. Im Mittelalter wurde in Speele eine Salzquelle am Fluſſe ausgebeutet.[1]) Dieſe gewiß nur kleine Induſtrie mag ſchon damals hier einen Verkehrsmittelpunkt, wenn auch ſehr niederen Ranges, geſchaffen haben. Die Waſſerkraft, die der Wehraufſtau bei den Werdern lieferte, diente früher nur zu Mühlbetrieb; nach Einrichtung der Halteſtelle iſt ſie für eine Papierfabrik ausgenutzt; es folgte weiter eine Drahtſeilbahn, die die Zeche Gahrenberg im Reinhardswalde hier an den Großverkehr anſchließt. Dadurch iſt die Siedlung in der Tat ein Verkehrsmittelpunkt geworden, der noch über das Fuldatal hinaus Bedeutung hat. Ein ganz unverhältnismäßiger Güterverkehr der kleinen Station[2]) iſt die Folge geweſen und weiterhin Beſchäftigung faſt der geſamten, begreiflicher Weiſe in Zunahme begriffenen Bewohnerſchaft[3]), außer in der Papierinduſtrie ſelbſt, bei der Bewältigung dieſes Verkehrs. Auch der Grundriß der Siedlung, der bis vor kurzem wenig Charakteriſtiſches hatte, nimmt gegenwärtig ein Ausſehen an, das die große Bedeutung des Bahnhofs auch äußerlich erkennen läßt. Der Bahnhof bildet für jede Siedlung einen neuen Verkehrsmittelpunkt, der ganz auffallend auf die Neuſiedlung einwirkt (vgl. unten über Münden). Hier, wo er eine ſo hervorragende Stelle im Leben der Siedlung einnimmt, wird er ſich vermutlich bald auch zum Kernpunkt ihres geſamten Grundriſſes entwickeln. —

Der Großverkehr älterer und z. T. auch neuerer Zeit hat alſo den oberen Abſchnitt gemieden. Der untere dagegen geſtattet auf dem linken Ufer ſehr wohl die Anlage eines Verkehrsweges im Tale ſelbſt. Hier fehlen ſelbſt Schwierigkeiten, wie ſie ſonſt in derartigen Tälern nicht ſelten vorkommen, durch längeres Streichen des Fluſſes an einem ſteilen Hohlufer entlang gebildet. Das rechte Ufer weiſt am Wemmberge in der Tat ein derartiges Hindernis auf. Für die Eiſenbahn war dieſes Hindernis jedoch ohne Bedeutung, die Linie Caſſel-Münden iſt ganz am rechten Ufer entlang geführt. Auch die allgemeine Richtung des Talabſchnittes von Weſten nach Oſten fiel dabei nicht ins Gewicht, während dieſe dem Weg am linken Ufer allerdings ein anderes Ziel gab als das ſüdweſtlich gelegene Caſſel, auf das die Flußlinie hinwies. Die gerade Fortſetzung dieſer oſtweſtlichen Linie führt zunächſt in die heſſiſch-ſächſiſche Landſchaft an der weſtlichen Abdachung des Reinhardswaldes und weiterhin nach Weſtfalen und dem Rhein. Hier iſt dieſe Verkehrsrichtung durch den Lauf der rechtsſeitigen Nebenflüſſe des Rheins vorgezeichnet, und es iſt zur Genüge bekannt, daß an dieſen eine ganze Anzahl paralleler Straßen in das innere Deutſchland führten. Z. T. ſind ſie durch vorgeſchichtliche Funde als ſehr alt erwieſen, z. T. von den Römern zu feſten Heerſtraßen ausgebaut, z. T. von den Franken als Einfallſtraßen in das ſächſiſche Land und zugleich Verbindungsſtraßen der fränkiſchen Militärkolonien angelegt. Hellweg und

[1]) Lotze, GStM S. 317 f.; ein älteres Zeugnis im Lehnbuche des Herzogs Otto des Milden, zwiſchen 1318 und 1344, Sudendorf, Urkundenb. I, S. 173: ... sal in Spele; auch in der Mündener Kämmerei-Rechnung von 1502 wird (Bl. 20) das Salzwerk erwähnt.

[2]) In den letzten Jahren iſt regelmäßig mehr als die Hälfte der Mündener Zahl an verſandten Wagenladungen erreicht, vgl. die Berichte der Handelskammer zu Göttingen 1901, 1902, 1903. 1904, Beil. IV.

[3]) 1871: 295, Lotze GM S. 319; 1895: 413; 1900: 472; 1905: 634. Alſo beinahe 33 % in 5 Jahren!

Plaggweg ſind als derartige Straßen bekannt.[1]) Der weſtöſtlichen Richtung, die dieſe Straßen ſämtlich einhalten, fügt ſich dieſe Strecke des Fuldatales ganz natürlich ein, die Verbindung zwiſchen Münden und Weſtfalen dürfte deshalb ehemals durch dieſe Linie hergeſtellt ſein. Wenigſtens deuten einige Spuren darauf hin, daß hier ein wichtigerer Verkehrsweg älterer Zeit geführt hat. Die heſſiſche Niveaukarte (Bl. Hofgeismar) verzeichnet noch ſw. von Grebenſtein bei Schachten eine „alte Mündener Straße"; um von Münden nach Volkmarſen zu gelangen, zog Banner im Jahre 1640 über Wilhelmshauſen, alſo im Fuldatale entlang, und weiterhin über Immenhauſen (Lotze, GStM S. 100). Von der holländiſchen Straße bei Nieder-Liſtingen ab wird er hier die Volkmarſer Straße, die weiterhin nach Arolſen und an die Ruhr führte, benutzt haben (Landau, Heſſen, S. 122). Im Vertrage von Nieſte zwiſchen Erich II. von Braunſchweig und Wilhelm dem Weiſen von Heſſen (1575) wurde das Geleit über das Ratterfeld bis an den Knick dem erſteren allein zugeſtanden (Williger od, Geſchichte von Münden, S. 324). Als Bergweg zu dieſer Talſtraße von Immenhauſen ab diente die auf der Waſſerſcheide des Reinhardswaldes führende Kohlenſtraße. Die Landwehr, die öſtlich von Immenhauſen nach Norden verläuft, nimmt auf dieſe Straße Rückſicht (vgl. heſſ. Niveauk. Bl. Veckerhagen). Sie ſtammt nach den Unterſuchungen Schuchhardts und Boehlaus aus dem 14. Jahrhundert (Atlas vorgeſchichtlicher Befeſtigungen in Niederſachſen, Heft IV, S. 20 ff.). Der Weg dürfte dadurch für dieſe Zeit bezeugt werden.[2]) Nach Landaus Darſtellung wichen jedoch dieſe Straßen aus Weſtfalen im Diemelgebiete von ihrer bisherigen Richtung ab und zogen entweder die Diemel abwärts an die Weſer oder die Eſſe aufwärts an die Fulda bei Caſſel. Der geradlinige Weg auf Münden hat alſo ſpäter hinter dieſen von den natürlichen Verhältniſſen etwas mehr begünſtigten Linien zurückſtehen müſſen, vermutlich hat er ſchon früh nur noch dem kleineren Verkehr gedient. Später hat er dann für Münden den unmittelbaren Anſchlußweg an die wichtige von Caſſel ausgehende holländiſche Straße gebildet. Jedenfalls hat aber der Durchgangsverkehr zwiſchen Weſtfalen und Thüringen Caſſel und nicht Münden als Vermittler benutzt, ebenſo wie heute noch für Münden eine unmittelbare Eiſenbahnverbindung fehlt, die die Werralinie ziemlich gerade fortſetzte. Der Weg von Münden nach den Städten an der weſtlichen Abdachung des Reinhardswaldes, Immenhauſen, Grebenſtein, Hofgeismar u. ſ. w., wird dadurch ganz unverhältnismäßig verlängert — was natürlich für die Beziehungen zu dieſen Städten im Vergleich zum Mittelalter wenig günſtig iſt.

Was Weſer und Ems II, S. 69 über die Zuflüſſe der Fulda zwiſchen Wolfsanger und Münden geſagt wird, gilt vorzugsweiſe für die Bäche dieſes

[1]) Rübel, Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemel-Gebiete und am Hellwege, 1901, S. 33 u. ö.; Landau, Korreſpondenzbl. d. Geſamtver. 1862, S. 47.

[2]) Schmidt (Zeitſchr. d. hiſt. Vereins f. Niederſachſen 1896, S. 453) erwähnt nach Falke, Geſchichte des deutſchen Handels, eine Straße, die von Weſten her kommend in älterer Zeit „die Weſer bei Münden" überſchritt und in nordöſtlicher Richtung weiterging, ſpäter dagegen das Diemeltal bevorzugte. Ich habe die Stelle bei Falke nicht gefunden. Vermutlich iſt das dieſe Straße im Fuldatale geweſen. Ihre Fortſetzung nach Nordoſten hat ſie wahrſcheinlich von Münden über Wiershauſen und Meenſen ins Leinetal gehabt. Dieſe beiden Dörfer ſind Reichsbeſitz (der von Otto III. an Kl. Hilwartshauſen geſchenkt wurde), bei Wiershauſen iſt noch heute ein „Heleweg" bekannt, im Dorfe heißt ein Hof 1664: „Francker hof" (Lütkemann, die Parochie Wiershauſen, S. 54, Anm.). Vgl. Rübel, die Franken, S. 344 u. ö.

weſtöſtlich gerichteten Abſchnittes: „Unter gewöhnlichen Verhältniſſen bringen ſie nur geringe Abflußmengen in den Hauptfluß; manche ſind überhaupt nur Trockenrinnen, die lediglich bei der Schneeſchmelze und nach ſtärkeren Niederſchlägen vom Tagewaſſer durchfloſſen werden. Wenn aber nach längerer Pauſe ein heftiger Gewitterregen das kleine Sammelgebiet eines ſolchen Wildbachs plötzlich überſchüttet, ſo ſtrömt ſein Hochwaſſer mit reißender Geſchwindigkeit durch das überaus gefällreiche Bett und wälzt die darin aufgehäuften Geröllmaſſen zu Tale, wo ſie in der gefällärmeren Mündungſtrecke oder im Flußbette der Fulda ſelbſt als Schuttkegel liegen bleiben.“ An der Mündung der Rattbach engt ein mächtiger Schuttkegel jetzt noch, trotz der Kanaliſierung, das Flußbett zu einer ſchmalen Rinne ein, auch an der Mündung des Elſterbaches, Mühlbaches, Steinbaches und ſogar des Höllegrundes, eines ziemlich unbedeutenden, rechtsſeitigen, etwas vertieften Gehängetales, iſt die Geröllablagerung recht beträchtlich. Alle dieſe Punkte ſtellen deshalb auch Furten dar, waren für den den Fluß querenden Verkehr älteſter Zeit ſehr wohl zum Überſchreiten geeignet. Da im oberen Teil des Abſchnittes am rechten Ufer größere Zuflüſſe fehlen, liegt die günſtigſte Furtſtelle im unteren Teil da, wo Rattbach und Höllegrund einander gegenüber münden und im Fluſſe die „Hirſchfurt“ bilden.[1]) Ihrer auffallend häufigen Erwähnung nach[2]) muß dieſe Furt in der Tat im kleineren Verkehr eine Hauptrolle geſpielt haben, ſo beſonders auch in den kleinen Kriegen des 15. Jahrhunderts, wo die Bewachung der Furten zu den Hauptaufgaben der Landesverteidigung gehörte.[3]) Auch beim „bollenvorde“, an der Mündung des Steinbaches, beſtand im 15. Jahrhundert eine Einfahrt, hier hielten 1487 Mündener Stadtknechte fünf Nächte Wache (K.-R. 32). Auch andere Spuren deuten darauf hin, daß das Militäriſche, wie an der Werra, im Querverkehr Bedeutung hatte. Über der Mündung des Elſterbaches muß, wie der Name „Ziegenburg“ erkennen läßt (vgl. heſſ. Niveaukarte Bl. Veckerhagen) eine Befeſtigung gelegen haben. Dieſelbe Höhe führt auch den Namen „Fährwertsberg“, alſo von einer Warte bei oder, wohl genauer, zum Schutze der Fähre. Am rechten Ufer ſchützte, wie an der Werra die Haarth den Weg zum Fluſſe, eine Kemenate die „bollenvort“.[4]) — Bildung und Verlauf laſſen den Nebentälern des linken Ufers nur Bedeutung für den Kleinverkehr zwiſchen dem Tale und der Hochfläche des Reinhardswaldes zukommen. Am rechten Ufer dagegen hat die wichtige hier über die Hochfläche ziehende Straße den Nebentälern außergewöhnlichen Wert als Vermittlern des Abſtieges ins Haupttal gegeben (ſ. unten).

In der Beſiedlung bleibt dieſer Talabſchnitt hinter dem, was er für den Verkehr bedeutet, entſchieden zurück. Wenigſtens wird er in der Zahl der erhalten gebliebenen Siedlungen von dem Eroſionsabſchnitt übertroffen. Abgeſehen von anderm dürfte die Urſache hierfür darin zu ſuchen ſein, daß der Eroſionsabſchnitt durch die ſcharfe Teilung des Tales in Unterabſchnitte (infolge der ſtarken Krümmungen des Fluſſes) das Beſtehenbleiben einzelner, kleiner Siedlungen in dieſen Unterteilen, der leichtere Verkehr im Spalten-

[1]) Hertes vort Münd. Kämm.-Rechn. 1412, 14; der Name iſt ſpäter als „Harzführe“ auf den Bonaförter Wald übergegangen.

[2]) Die Furt war auch mit einer Einfahrt verſehen, an der öfter Ausbeſſerungen vorgenommen wurden, ſo noch 1527 nach der Münd. Kämm. Rechn. d. J., Bl. 59.

[3]) Vgl. Zeitſchr. d. hiſt. Vereins f. Niederſachſen 1900, S. 290; Weſer und Ems II, S. 384, Anm.; Münd. Kämm.-Rechn. 1441, 19′: do me up deme hertesvorde waz, do uns de vyende vormaket waren.

[4]) Willigerod, GW S. 103 f.; Lotze, GStM S. 320 f.

abſchnitt dagegen das Verſchwinden ungünſtiger gelegener zu gunſten mehr bevorzugter befördert hat. Von den Siedlungen des Eroſionsabſchnittes iſt keine wüſt geworden, keine hat ſich aber auch etwas ſtärker entwickelt. Im Spaltenabſchnitt dagegen iſt die Siedlung an der günſtigſten Übergangsſtelle wieder eingegangen. Ratterhagen iſt jedenfalls an die Mündung der Rattbach zu verlegen, nicht, wie Landau annimmt (wüſte Ortſch., S. 14), „auf die an der Fulda ſich ausbreitenden Wieſen, bei Ratten“, da ein Zinsregiſter von Hilwartshauſen ausdrücklich angibt: De Retterhagen bofen Ratten.[1]) Dagegen iſt Wilhelmshauſen trotz ſeiner kurzen Entwicklungszeit[2]) die bedeutendſte Siedlung beider Talabſchnitte geworden. Allerdings iſt es auch durch anderes begünſtigt — die Talerweiterung, die den Übergang von dem Eroſions- zu dem Spaltenabſchnitt in der Art einer Niſche von großer Ausdehnung bildet, hat als einzige Stelle des Tales auf der ganzen Strecke ſanft anſteigenden Diluvialboden — aber für dieſe auffallende Entwicklung iſt es doch wohl weſentlich geweſen, daß hier der Punkt liegt, wo der Längsweg das Fuldatal verläßt und zugleich deſſen Anſtieg auf die Hochfläche zur Seite des Fluſſes beginnt. Außerdem bringt das Umbiegen des Tales in weſtöſtliche Richtung ein Zuſammenlaufen von Wegen von Weſten her auf dieſen Punkt mit ſich, die Enge des Tales vereinigt bis hierher getrennt verlaufende Wegſtrahlen zu einem einzigen, und der Treffpunkt iſt Wilhelmshauſen. Auch für den Verkehr auf den Fluß zu bietet die Lage am Mühlbache dadurch einen beſonderen Vorteil, daß deſſen Tal am weiteſten in die Reinhardswaldhochfläche eingreift, der waſſerſcheidende Kamm zwiſchen Mühlbach und Naſſer Ahle am ſchmalſten iſt. Die Siedlung iſt deshalb nach der Kanaliſierung der Fulda ein kleiner Stapelplatz für die Hölzer des Reinhardswaldes behufs deren Übergang auf den Waſſerweg geworden. Die Beziehungen zum Reinhardswalde drücken ſich auch vorzugsweiſe in ihrem Grundriß aus; dadurch, daß die oſtweſtliche Straße hier mit rechtwinkliger Biegung eine Strecke am Bache hinauf, alſo in der Querrichtung, verläuft, hat dieſe Richtung noch Förderung erfahren. Es iſt jedoch mit Wahrſcheinlichkeit anzunehmen, daß das Künſtliche der ganzen Siedlungsanlage gerade hierin zu Tage tritt. Erſt die neueſte Zeit hat durch die Kanaliſierung der Fulda und den daraus folgenden Verkehr auf und am Waſſer entlang auf Weiterbildung in der Tallängsrichtung günſtig eingewirkt. — Die andere erhaltene Siedlung dieſes Talabſchnittes, Bonafort, wird beſſer in Verbindung mit dem Bergweg über die Hochfläche des Kaufunger Waldes beſprochen. —

Das Fuldatal auf ſeiner Geſamterſtreckung von Wolfsanger bis Bonafort fängt demnach erſt in neueſter Zeit an, Vorteil vom Verkehr zu ziehen, trotzdem dieſer doch ſchon von jeher dem Fluß als allgemeiner Leitlinie gefolgt iſt. Die Verkehrsſtraße ſelbſt hat eben das Tal gemieden und den Bergweg gewählt (Jäſchke, Meißnerland, S. 22). Heute noch führt die Chauſſee Caſſel-Münden über die Hochfläche und hat immer hier geführt, wenn auch ihr Verlauf im einzelnen nicht geringe Änderungen im Laufe der Zeit erfahren hat. Infolge dieſer ſicher ein Jahrtauſend währenden Abweichung eines Hauptverkehrsweges von der Flußlinie haben ſich hier Verhältniſſe herausgebildet, die ein ſelten klares Beiſpiel für den Einfluß darſtellen,

[1]) Königl. Staatsarch. Hannover, III, 113, Bl. 34, vgl. auch Lotze, GStM S. 339; Münd. Kämm.-Rechn. 1415, 29′ und 1418, 25.

[2]) Das Kloſter, das urſprünglich hier lag, iſt erſt bei der Reformation in eine dörfliche Siedlung umgewandelt.

den der Verkehr unter Umständen auszuüben imstande ist. Die Hochfläche, die von der Wasserscheide des Kaufunger Waldes in beträchtlicher Breitenerstreckung südwestlich nach dem Fuldatale hin absinkt, ist durch ihre Natur allein der Besiedlung sehr wenig günstig. Dürftiger Buntsandsteinboden mit spärlichen Auflagerungen diluvialer Lehme und Tone, Wassermangel infolge der Durchlässigkeit des Bodengesteins, ungeschützte Lage gegen den Hauptwind bei bedeutender Höhe sind die bezeichnenden Eigentümlichkeiten dieser Landschaft. Sie erklären zusammen mit den geschichtlich-ethnographischen Verhältnissen, die den Kaufunger Wald auch in seinem westlichen Teile als Grenze zwischen Hessen und Sachsen lange erhalten haben, die im Vergleich zum Fuldatale[1]) erst spät, nach 800, erfolgte Besiedlung.[2]) Daß aber von allen hier angelegten Siedlungen trotzdem nicht eine einzige eingegangen ist, einige dagegen sich zu auffallend ansehnlichen Dörfern entwickelt haben, ist allein dem Verkehr, dem Durchziehen der wichtigsten Verkehrsstraße des ganzen Gebietes zuzuschreiben.

Hochflächen bieten für den Verkehr durch ihre (mehr oder weniger) ebene Oberfläche nicht ungünstigen Boden. Schwierigkeiten kann hier nur der An- und Abstieg bereiten. Sind sie, wie diese Buntsandsteinscholle, schwach geneigt, so gestalten sich die Verhältnisse für den Verkehr, der sie senkrecht zur Wasserscheide überschreiten will, etwas anders als bei flacher Lagerung der Schichten und entsprechender Oberfläche. Während in diesem Falle der Anstieg bis zur Höhe auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke erfolgen muß, bei bedeutender Höhenlage also recht schwierig werden kann, wird er sich bei geneigter Oberfläche auf die ganze Strecke vom Fuße bis zur Wasserscheide verteilen, kann also wohl als weniger schwierig angesehen werden. Dagegen werden auf der andern Seite, wo die Schichtenköpfe den Boden für den Verkehr herzugeben haben, die Schwierigkeiten besonders groß werden. Demgemäß verläuft hier die Steigung von Cassel her (135 m hoch) ganz allmählich bis zum höchsten Punkte, der Mündener Höhe (351 m, vgl. Generalstabskarte, Bl. Cassel). Diese ist von Cassel etwa $^5/_7$, von Münden nur $^2/_7$ der gesamten Strecke entfernt. Das Verhältnis stellt sich für die letztere Strecke noch ungünstiger, da die Endstrecke vor Münden schon ganz im Fuldatale, ohne stärkere Steigung verläuft. Allerdings ist auch der Aufstieg von Cassel her nicht immer so geradlinig verlaufen wie jetzt, vielmehr hat die Straße, vermutlich in ihrem ursprünglichsten Verlauf, von Sandershausen ab die Steigung noch bequemer genommen, indem sie zunächst auf Uschlag und von hier am Tale des Wellebaches entlang über Benterode nach Lutterberg zog. Wenigstens bezeichnet eine Aufnahme der hessisch-hannoverschen Grenze vom Jahre 1716[3]) den Weg zwischen Ellenbach und Uschlag[4]) als: alte landstraße von Caßel. So wurden auch die z. T. recht kräftig gewölbten Rücken vermieden, in die die Hochfläche nach ihrem Rande zu durch die zur Fulda gehenden Bäche zerteilt ist, die die später (um 1775) angelegte Chaussee zu nicht ganz unbedeutenden Steigungen an verschiedenen Stellen zwingen, auch nachträglich kleinere Verlegungen, wie die um den Hohenschleifengraben (hess. Niveaukarte,

---

[1]) Speele ist seinem Namen nach jedenfalls eine sehr alte Siedlung!

[2]) Arnold, Ansiedlg. u. Wanderg. deutsch. Stämme, S. 259; Rübel, die Franken, S. 107 ff.

[3]) Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I, B, b, 6, Bl. 1.

[4]) Uschlag war, wie Cassel, Königshof (Rübel, die Franken, S. 112).

Bl. Caſſel) notwendig gemacht haben. Außerdem wird auch, wenigſtens in älterer Zeit, der Weg über den Fuldaübergang von Spiekershauſen als Nebenlinie noch im Gebrauch geweſen, auch hier alſo, um den Rand der Hochfläche unmittelbar über den Fuldatale zu gewinnen, auf eine kurze Strecke ſtarke Steigung zu überwinden geweſen ſein. Aber alle Schwierigkeiten des ſüdlichen Teils der Straße verſchwinden doch vor dem Riß des Steinbachtales, das nach Münden zu der allgemeinen Richtung der Straße quer vorliegt, heute (ſeit 1824) in dreifacher Schlangenwindung von halber Höhe aus leidlich bequem überſchritten wird, ehemals dagegen (vgl. „die alte Straße“ der heſſ. Nivk.) von ſeiner Sohle aus in geradlinigem Zuge am linksſeitigen Hange hinauf bewältigt werden mußte. Faſt die geſamte Steigung der Strecke von rund 220 m iſt hier auf dieſe kurze Entfernung von etwas mehr als 1 km zuſammengedrängt. Es iſt begreiflich, daß, ehe der Anſtieg (durch den Ausbau neuerer Zeit) nicht ganz bedeutend erleichtert war, nach Möglichkeiten geſucht wurde, dieſen ſchwierigen Paß, das Caſſeler Hohl, überhaupt zu vermeiden. Man hat deshalb, vermutlich ſchon in ſehr früher Zeit, auch den Hang des Höllengrundes unweit Lutterberg zur Verbindung des Fuldatales von Bonafort aus mit der Hochfläche benutzt. Der ſumpfige Boden in deſſen höher gelegenen Teilen empfahl indeſſen dieſen Weg auch nicht beſonders. Daß die Schwierigkeiten dieſer Stelle für die ganze Straße, mithin auch für die Siedlungen an und neben ihr, einen außerordentlichen Nachteil bedeuteten, gibt ſehr draſtiſch eine Beiſchrift zu erkennen, die einer amtlichen Aufnahme der Straße (vom Ende des 18. Jahrhunderts mit Projekten für Verlegung) zugefügt iſt (K. Staatsarch. Hann., Kart. d. ehem. Miniſt. d. Inn. E. 9): Der Grose Umbweg welchen sich die Schwere frachten anitzo bedienen müsen ist dem maas nach eine halbe Stunde umb, dem bössen weg nach aber und Sonderlich im früh und Späth Jahre wohl eine gantze Stunde, davor die Fuhrleute schont zu Franckfort einen Ekel bekommen und durch andere Ländter passiren.

Dieſe örtlichen Schwierigkeiten haben demnach in der Tat dem Verkehr Abbruch getan. Die allgemeine Bedeutung der Straßenlinie war jedoch groß genug, um dieſer trotzdem ſtarken Verkehr zuzuwenden. Allerdings hat die Straße auch das Mündener Obergericht (den Teil des ehemaligen Gerichts Münden, der zwiſchen Werra und Fulda liegt) Einflüſſen ausgeſetzt, die der Entwicklung der Siedlungen nichts weniger als förderlich geweſen ſind. Bei ihrer großen Bedeutung für militäriſche Unternehmungen, die ſich vom Rhein und von Heſſen her gegen Nordweſtdeutſchland richteten, hat die Straße, von andern Kriegen abgeſehen, im ſiebenjährigen Kriege hier eine geradezu unheilvolle Rolle geſpielt. Die Angriffslinien der Franzoſen ſind in dieſem Kriege dieſelben geweſen, die überhaupt von jeher feindliche Heere vom Rhein gegen das innere Deutſchland geführt haben, einerſeits die Straßen vom Niederrhein gegen die mittlere Weſer, die hier nicht in Betracht kommen, andrerſeits hier dieſe Hauptſtraße von Mainz durch Heſſen auf Caſſel und weiter über Münden ins Leinetal. Durch ihren Anſtieg von Caſſel am rechten Fuldaufer hinauf und weiter bis Lutterberg bietet dieſe Straße für ein zurückweichendes Heer ſehr günſtige Verteidigungsſtellungen, während dieſe in dem ſüdlich anſtoßenden Heſſen vollſtändig fehlen. Nach einem Zurückweichen von Marburg ab haben am 23. Juli 1758 die heſſiſchen Truppen am Sandershäuſer Berge ein faſt doppelt überlegenes feindliches Korps längere Zeit aufgehalten. Bei Landwehrhagen und Lutterberg verſuchte im Oktober desſelben Jahres General Oberg

gegen eine ſtarke franzöſiſche Armee ſtandzuhalten.[1]) In den letzten Kämpfen dieſes Krieges ſpielte nochmals die Hochfläche, hauptſächlich der durchziehenden Straße wegen, eine wichtige Rolle, da die Franzoſen und Sachſen bei Landwehrhagen, Lutterberg und Speele lange Zeit in feſten Lagern ſtanden. Die natürliche Feſtigkeit des Dreiecks zwiſchen Werra, Fulda und Nieſte in Verbindung mit Caſſel und Münden, den ſtark befeſtigten Brückenköpfen und Endpunkten der Straße, die in ihrer Hand waren, ſchützte ſie ſo gut, daß ſelbſt ein ſehr geſchickt angelegter und tapfer durchgeführter Angriff Herzog Ferdinands von Braunſchweig ohne nachhaltigen Erfolg blieb.[2]) Erſt die Bedrohung ihrer Rückzugslinie durch Heſſen zwang die Franzoſen ſchließlich, dieſe Stellung aufzugeben. Wie furchtbar die Siedlungen des Obergerichts unter dieſen Ereigniſſen, zu denen auch noch während des ganzen Krieges ununterbrochene Truppendurchzüge kamen, zu leiden hatten, läßt ſich aus den Angaben ſchließen, die Lotze (auf Grund amtlicher Quellen, S. 145, 149, 157, 160) über die Plünderungen und Brandſchatzungen macht, denen die Dörfer während des Krieges ausgeſetzt waren. — Die lange, auf den Krieg folgende Friedenszeit hat indeſſen dieſe ſchweren Verluſte wieder gut gemacht. Die Verbeſſerungen der Straße, beſonders als letzte der Brückenbau über das Steinbachtal und die Anlage der Schlangenwindungen am Hange hinauf, ſchufen erträgliche Zuſtände, und es folgten bis zum Bau der Eiſenbahn Zeiten, die heute noch in der Erinnerung der Bevölkerung als wahrhaft geſegnete fortleben. Ein kundiger Ortsangeſeſſener macht darüber folgende Mitteilungen (Münd. Nachr. 1904, Nr. 285): „Mancher fand bei dem Frachtfuhrwerke eine lohnende Beſchäftigung. Das waren für das Obergericht goldene Zeiten, als täglich 100 und mehr Frachtfuhrwerke die Straße von Caſſel nach Göttingen paſſierten! Da ward gut bezahltes Vorſpann verlangt, Knechte fanden ſtets Stellung bei dem Frachtfuhrwerke, und wer imſtande war, ſelbſt ein Fuhrwerk auszurüſten, der fand auch ſtets Fracht. Beſonders in den Dörfern, die an der großen Heerſtraße lagen, gab es viele Frachtfuhrleute, und mancher fuhr mit ſeinem Geſpann über Deutſchlands Grenzen, einige bis Warſchau und noch weiter nach Rußland hinein.“ Von einer merkwürdigen — man kann faſt ſagen: Induſtrie, die durch die ganz beſonderen Bedürfniſſe des Frachtverkehrs an dieſer Stelle ins Leben gerufen wurde, heißt es in demſelben Bericht: „In Lutterberg[3]) gab es Familien, die das ganze Jahr „Klapperſtöcke“ ſuchten und ſchnitzten. Das waren 2 cm dicke, $^1/_2$ m lange Eichenſtöcke, welche auf der Lutterberger Höhe oder an ſonſtigen ſteilen Abhängen ſo an den Wagen befeſtigt wurden, daß ſie von einer Speiche in die andere ſchlugen und dadurch den Wagen hemmten. Im übrigen gebrauchte man den eiſernen Hemmſchuh, der aber bei Glatteis, Schnee oder ſchlüpfrigen Wegen unwirkſam war. Da wurden dann die dauerhaften eichenen Klapperſtöcke gern gekauft und teuer bezahlt.“

Trotzdem dieſer für ſeine Zeit gewaltige Verkehr ſeit dem Bau der Eiſenbahn im Fuldatale ſelbſt, alſo ſchon ſeit einem halben Jahrhundert, vollſtändig aufgehört hat, und der allgemeine Rückgang rein ländlicher, ganz

---

[1]) Vgl. Renouard, Geſchichte des Krieges in Hannover, Heſſen und Weſtfalen in den Jahren 1757 bis 1763, Bd. 1, S. 701 ff. und 767 ff.; Lotze, GStM S. 147—156.

[2]) v. d Kneſebeck, Ferdinand, Herzog zu Braunſchw. und Lüneb. während des 7jährigen Krieges, II, S. 482; Lotze, S. 171, führt noch andere Quellen an.

[3]) Lutterberg wird auch von Rauers (Peterm. Mitt. 1906, Karte) als Fuhrmannsſiedlung hervorgehoben.

induſtrieloſer Siedlungen auch hier feſtzuſtellen iſt (allerdings hat der neueſte Aufſchwung der Landwirtſchaft darin etwas Beſſerung gebracht), ſo ſind doch heute noch die Folgen der früheren günſtigen Verhältniſſe unverkennbar. Wie ſchon erwähnt, iſt das Beſtehenbleiben dieſer Siedlungen in Anbetracht ihrer ſonſt äußerſt ungünſtigen Lage an ſich ſchon bemerkenswert. Landwehrhagen und Lutterberg ſind ihren Namen nach noch jüngere Gründungen als Benterode und Eſcherode, die Siedlungen Bennits und Aſigs,[1]) ſie ſtehen hinter dieſen beſonders durch ihre weniger geſchützte, höhere Lage zurück; die Hagendörfer, zu denen das erſtere ſeinem Namen nach gehört, ſind auch in der Landſchaft um Münden größtenteils wieder eingegangen. Landwehrhagen dagegen iſt mit 730 Einwohnern aller Ungunſt zum Trotz die größte dörfliche Siedlung dieſer Landſchaft geworden. Höchſtens die Doppelſiedlung Ober- und Niederſcheden, die in ähnlicher Weiſe aus dem Verkehr Nutzen gezogen hat, könnte man als überlegen anſehen. Dabei liegen ſo bedeutende Siedlungen wie das ebenſo große Uſchlag und Benterode in unmittelbarer Nachbarſchaft. Landwehrhagen muß nach ſeiner Lage an der ehemaligen von Spiekershauſen heraufführenden Linie der Straße in älterer Zeit vorzugsweiſe von dieſer Linie Vorteil gezogen haben, Spiekershauſen erſcheint hier nur als ſein Vorpoſten am Übergang über die Fulda. In der Tat war ja auch die Fähre von Spiekershauſen im 14. Jahrhundert im Beſitz der Kirche von Landwehrhagen.[2]) Ganz allein an dieſer Linie hat ſich auch ſeine ältere Straßenentwicklung vollzogen, es iſt, ehe der jüngere Durchbruch durch dieſe Linie bei der Kirche erfolgte, der reine Typus des Straßendorfes, genauer noch des Einſtraßendorfes, geweſen. — Während Landwehrhagen für den Aufſtieg auf die Hochfläche von Caſſel her nicht der einzige Vermittler geweſen iſt, ſondern, von Spiekershauſen abgeſehen, an Sandershauſen, Uſchlag und Benterode je nach dem zeitweilig verſchiedenen Verlauf der Hauptlinie der Straße verſchieden ſcharfe Nebenbuhler gehabt hat, kam für den An- und Abſtieg auf der Mündener Seite als einzige Siedlung nur Lutterberg in Betracht. In einem ähnlichen Verhältnis, wie Spiekershauſen zu Landwehrhagen, hat zu Lutterberg Bonafort geſtanden, wenn es auch zweifelhaft ſein kann, ob die bollenfort auch, wie Wißmann annahm, vom Großverkehr benutzt worden iſt. Jedenfalls hat aber Bonafort in ſpäterer Zeit, wo die Straße von hier ab wieder im Fuldatale verlief, ſich in den Nutzen, den der Abhang des Steinbachtales oder auch des Höllegrundes als Verkehrshindernis abwarf, mit Lutterberg geteilt, es iſt ſogar den Veränderungen, die mit dem Verlauf der Straße vorgenommen wurden, gefolgt durch Verlegung des Gutes, des Nachfolgers der alten Kemnate.[3]) und ſchließlich noch durch Anlage einer Schmiede an der jüngſten Linie (heſſ. Niveauk. Bl. Caſſel) In ihren Grundriſſen laſſen Lutterberg und Bonafort die hier wirkſamen Verkehrsbeziehungen gut erkennen. Das erſtere, bei dem die Bebauung eines freien Platzes um die Kirche als Kern ins Auge fällt, hat ſich von da aus an den beiden älteren Linien der Straße, nach dem Steinbachtal und nach dem Höllegrund, entwickelt; Bonafort hat die kräftige Ausbildung der urſprünglichen Furtſtraße der ehemals in ſie einlaufenden Hauptlinie des Großverkehrsweges zu verdanken, im Vergleich dazu iſt das, was an der Höllegrundslinie entwickelt iſt, nur unbedeutend. —

---

[1]) Vgl. Rübel, die Franken, S. 107 ff.

[2]) Sudendorf, Urkundenb. z. Geſch. d. Herz. v. Braunſchw. u. Lüneb. II, Nr. 537.

[3]) Lotze, GStM S. 321.

Die Verlegung des Verkehrsweges in das Tal der Fulda hat allerdings für die Siedlungen der Hochfläche ein Sinken der Einwohnerzahl im Gefolge gehabt, und schwerlich wird sich dies bei Landwehrhagen ändern, da diesem andere Erwerbsquellen als Landwirtschaft und etwas Steinbrucharbeit nicht zu Gebote stehen. Lutterberg dagegen hat seine kürzere Entfernung von den Industrien in Münden, Speele und auf dem Steinberg ausgenutzt und in der Tat in den letzten Jahrzehnten an Einwohnerzahl zugenommen (Lotze, S. 320; 1895: 574; 1900: 562; 1905: 589). Bonafort, das jetzt nur noch durch die Fulda von dem Außenstadtteil Mündens am linken Fuldaufer getrennt ist, hat von jeher durch Tonlager, die der Stadt Münden gehörten, zu dieser in den engsten Beziehungen gestanden; der Mündener Industrie ist auch hauptsächlich das ständige Steigen seiner Einwohnerzahl zuzuschreiben (Lotze, S. 321; 1895: 390; 1900: 414; 1905: 456).

Bei Bonafort endigt die östlich gerichtete Strecke des Laufes der Fulda, der Fluß biegt am Siechenberge in nördliche Richtung um, er umfließt hier die Südostecke der Reinhardswald-Scholle. Dadurch vollzieht sich der Übergang zum Wesertale. Die Mulde zwischen Kaufunger Wald und Reinhardswald, die den Fluß auf dem vorigen Abschnitt aufgenommen hatte, wird nach dem Umbiegen links von der Ostkante der Reinhardswald-Scholle gebildet, darin gleicht also das Tal durchaus dem der Weser, von dem es 2,5 km weiter abwärts nur durch einen schmalen Vorsprung der Scholle getrennt ist. Am rechten Ufer hat eine Störung die nördliche Spitze der Kaufunger-Wald-Scholle beträchtlich verändert. „Eine Verwerfung von bedeutenderer Sprunghöhe hat hier Tertiärgebirge und die obersten Schichten des Mittleren Buntsandsteins neben bedeutend tiefere gelegt“ (Erll. z. Bl. Jühnde, S. 4). Dabei ist eine Aufrichtung der Schichten erfolgt, infolge deren sie jetzt denen des Kaufunger Waldes fast entgegengesetzt einfallen und dem Mündener Kessel die Schichtenköpfe zukehren. Es erscheint nicht unmöglich, daß diese Bildung des rechtsseitigen Ufers mit der Bildung des Wesertales zusammenhängt. Auf diese nördlich gerichtete Fulda-Weserlinie trifft hier von Südosten her das Bruchliniental der Werra. Für diese Linie hercynischer Richtung bedeutet dieses Zusammentreffen im Gegensatz zur Fulda zugleich den endgültigen Abschluß. Die Reinhardswaldscholle, die sich im Westen vorlegt, zeigt keinerlei Beeinflussung durch die südost-nordwestliche Störungsrichtung. Unter kräftigster Mitwirkung der Erosions- und der Aufschüttungsarbeit der Flüsse ist um die Stelle dieses Zusammentreffens der enge **Kessel von Münden** entstanden, der als Vereinigungspunkt in jeder Beziehung eine besondere Stellung an den Flüssen einnimmt. Konfluenz bringt örtliche Verhältnisse mit sich, die Verkehr und Besiedlung ziemlich ungünstig zu beeinflussen pflegen, während andrerseits die Kreuzung der Verkehrslinien günstig wirkt. Geographie und Topographie stehen hier in starkem Gegensatz zu einander, wie Hahn[1]) gegen Kohl[2]) betont hat. Im norddeutschen Flachlande. hat Hahn nachgewiesen, ist die Ausnutzung derartiger geographisch sehr vorteilhafter Lage durch die topische Ungunst nur selten gestattet werden und auch für das Mittelgebirge, das sonst hierin günstiger

---

[1]) Die Städte der norddeutschen Tiefebene, Forsch. z. deutsch. Landes- u. Volkskunde I, Heft 3, S. 122.

[2]) Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen, 1841, S. 481.

geſtellt iſt, liegt doch z. B. in der Gründung von Carlshafen an der Mündung der Diemel ein Fall ſehr ſpäter Ausnutzung ſolcher Lage vor, der noch dazu ohne die beſonderen politiſchen Verhältniſſe überhaupt nicht eingetreten wäre. Allerdings iſt die Verlandung des ehemals ſumpfigen Alluviums, das bei Konfluenz einen breiteren Raum als ſonſt einnimmt, im Mittelgebirge ſchon früher erfolgt als im Flachlande, wo die hier noch viel weiter ausgedehnten Sümpfe vielfach erſt in der Neuzeit trockengelegt ſind, z. T. heute noch beſtehen. Aber die ältere Zeit hat auch im Mittelgebirge viele Arbeit auf die Beſeitigung dieſes Hinderniſſes der Beſiedlung verwenden müſſen und erſt ſpät iſt mit deſſen Beſeitigung zugleich auch größere Sicherheit vor Hochwaſſer erreicht. Die Enge der Örtlichkeit (die auch die Urſache der nicht allzu großen Ausdehnung des Schwemmlandes iſt) bedeutet allerdings einen großen Vorteil, aber dabei iſt doch auch mit deren Nachteilen ſehr ſtark zu rechnen. — Für den Verkehr bringt die Konfluenz noch inſofern eine Beſonderheit mit ſich, als deſſen beide Richtungen ſich zu den beiden Flüſſen reciprok verhalten. Was für den einen Fluß Längsrichtung, iſt hier für den andern Querrichtung.

Der Mündener Keſſel,[1]) der alſo ſeinem Bau nach wohl größtenteils dem Fulda-Weſertale angehört, beſteht aus drei durch die Flüſſe geſchiedenen Hauptteilen, dem dreieckigen Kern im innern Winkel zwiſchen den Flüſſen und je einem ungefähr elliptiſchen Stück an deren Außenſeiten. Das Kernſtück im innern Winkel zwiſchen Werra und Fulda iſt in der Hauptſache das Aufſtauungsdreieck, das regelmäßig durch den Zuſammenſtoß zweier Waſſerläufe entſteht und zumeiſt mit feinen Sinkſtoffen angefüllt iſt. Es wird im Südoſten begrenzt durch den 130 m hohen Steilabfall des Kattenbühls, der durch den erwähnten Einbruch aufgerichteten nördlichſten Spitze der Kaufunger-Wald-Scholle. Dieſer ſcharfe Abſchluß reicht jedoch von der Werra ab nur etwa bis zur Mitte der Grundlinie des Dreiecks. Hier biegt die Böſchung rechtwinklig nach Südoſten um, ſie bildet den Weſtrand der Mulde von Königshof, die ihre Entſtehung größtenteils dem erwähnten Einbruch verdankt (Erll. z. Bl. Jühnde, S. 4). Durch ihr allmähliches Anſteigen vermittelt dieſe Mulde zwiſchen dem Mündener Tale und der Hochfläche des Kaufunger Waldes; durch zwei Bäche, den Vogelſangsbach, in ſeinem Oberlaufe Eſelsbach genannt, und einen Zufluß von rechts iſt ſie in flach gewölbte Rücken geteilt, von denen der weſtliche, der Galgenberg, mit ſeinem äußeren niedrigen Steilabfall den rechtsſeitigen Hang des Fuldatales bildet. Der Fluß hat am Galgenberge auf eine Strecke von mehr als 1 km ſein Hohlufer. — Die Ellipſe am linken Ufer der Fulda wird gebildet von dem Fuß und dem Abhang der ſüdöſtlichen Ecke der Reinhardswaldſcholle. Außer der Eroſion des Fluſſes haben auch tektoniſche Urſachen mitgewirkt, um dieſe Ecke ſo ſtark abzuſchleifen und nach innen auszubuchten. Wenigſtens ſcheint dem Triangelgraben, der von der kleinen Baſaltkuppe des Staufenberges herabkommt, wie die Ausfüllung ſeines oberen Teiles mit tertiärem Sand beweiſt, Spaltenbildung, die an das Baſalt-

[1]) Die einzige einigermaßen brauchbare kartographiſche Darſtellung der Stadt mit ihrer näheren Umgebung in größerem Maßſtabe (Terrain in Schummerung) in Weſer und Ems II, S. 390, leider iſt der größere Plan unvollſtändig, der kleinere nicht ſehr zuverläſſig. Der von mir angefertigte Plan iſt in der Situation größtenteils nach eigenen Aufnahmen gearbeitet, die Höhenlinien ſind, ſoweit ſie nicht dem Meßtiſchbl. Jühnde und Bl. Beckerhagen der heſſ. Niveaukarte entnommen ſind, nach Forſtkarten gezeichnet, in der Altſtadt und bis zum Bahnhof hauptſächlich auf Grund des Nivellements des ſtädtiſchen Bauamts konſtruiert. Das Meßtiſchbl. Münden, eine Neubearbeitung des Bl. Beckerhagen der heſſ. Niveaukarte, wird vorausſichtlich in kurzem erſcheinen.

vorkommen anſchließt, zu Grunde zu liegen. — Die Bildung des rechten Werraufers iſt der des linken Fuldaufers ſehr ähnlich, gleichfalls ein flußaufwärts ſanfter, flußabwärts ſteiler geböſchter, dazu konkav zum Fluſſe ausgebogener Abhang, der ſüdliche Abfall des Blümer Berges, der durch die Neigung der Schichten nach dieſer Seite veranlagt, durch die Eroſion noch weitere entſprechende Ausbildung erfahren hat. Der Rand des Blümer Berges ſchließt jedoch flußaufwärts nicht unmittelbar an die Werra an, wie der des Reinhardswaldes an die Fulda, ſondern zwiſchen ihm und dem Kramberge (ſ. oben), der ſeiner Bildung nach zu dem letzten Abſchnitt des Werratales gehört, liegt noch eine kleine Mulde, deren Mitte eine durch die Eroſionsarbeit zweier Bäche zu beiden Seiten herausmodellierte kuppenartige Erhöhung, die Querenburg, einnimmt. An ſeinem Südweſtende verläuft der Blümer Berg, ſteil zum Waſſer abfallend, genau auf die Stelle zu, an der die Einmündung der Fulda in die Werra erfolgt. Ihm gegenüber ſpringt der Reinhardswald mit einer ſchmalen Naſe vor, die das Fuldatal vom Weſertale ſcheidet. So iſt hier als Abſchluß des Mündener Keſſels ein enges Tor gebildet, in dem die Fulda in die Werra fließt und das Weſertal ſeinen Anfang nimmt. Der ſchmale Saum von Altmünden ſtellt am linken Ufer einen Übergang her zu dem erſten ringsum ſcharf begrenzten Teile des Weſertales, dem Gimter Felde (das linksſeitige Ufer bei dieſer Benennung einbegriffen).

Die jüngeren Ablagerungen, die den Boden dieſes Keſſels bedecken, ſind heute ſo gut wie ganz feſter Boden, aus älteren Geſchichtsquellen, Funden und Ortsnamen läßt ſich noch einzelnes über den Verlandungsprozeß nachweiſen. Die Ufer der Flüſſe ſind, ſoweit ſie nicht Hohlufer ſind, alſo vom anſtehenden Geſtein gebildet werden (am Fuße des Galgenberges, des Rabanenkopfes und des Queſtenberges) oder das Diluvium unmittelbar an das Waſſer herantritt, wie beim Eintritt der Werra in das Tal unter der Ecke des Kattenbühls (vgl. geolog. Meßtiſchbl. Jühnde), ehemals ſumpfig geweſen und erſt im Laufe des Mittelalters, meiſt unter menſchlicher Beihülfe, feſt geworden, zugleich auch nicht unbedeutend gegen das Waſſer vorgeſchoben. Im tiefer gelegenen Teil des inneren Winkels zwiſchen den Flüſſen ſind an verſchiedenen Stellen Pfahlroſte gefunden, die aus dem frühen Mittelalter ſtammen mögen, alſo war in dieſer Zeit hier noch Sumpf. Alle Werder ſind ehemals halbfeſte Flußinſeln geweſen, deren völliger Anſchluß an die Flußufer z. T. erſt in neuſter Zeit erfolgt iſt. Auf dem Rattwerder iſt der Anſatz eines alten Armes der Fulda erſt bei der Begradigung des Ufers gelegentlich der Kanaliſierung des Fluſſes beſeitigt, auch auf neueren Karten (z. B. der Generalſtabskarte) iſt er noch dargeſtellt. Ein kleineres Werder lag weiter flußabwärts, im Kriegenhagen[1]), der Name „Lake“, den hier eine Wieſe ehemals führte, weiſt auf einen verſumpften Flußarm hin. An der Werra lag ehemals in Schulzenrode ein kleines Werder.[2]) das Zickenwerder unterhalb der jetzigen Eiſenbahnbrücke iſt nach ſicherer Überlieferung erſt im 17. Jahrhundert völlig verlandet. Auch die jetzigen Mühlenarme würden ohne die Wehranlagen nicht beſtehen bleiben, teilweiſe verraten ſie überhaupt durch ſehr geradlinigen Verlauf ihren künſtlichen Urſprung, größtenteils ſind jedoch, wird man annehmen dürfen, in den jetzigen Teilungen der Flüſſe ältere Zuſtände erhalten geblieben. Der Boden des Tales iſt alſo in der Hauptſache urſprünglich ein Gemenge von

[1]) Sudendorf, Urkundenb. z. Geſch. d. Herz. v. Braunſchw. u. Lüneb. VIII, Nr. 184.
[2]) Sudendorf, a. a. O.

Flußarmen und Sumpfgelände gewesen, in dem erst eine Jahrhunderte dauernde Kulturarbeit Wasser und Land scharf geschieden hat. Als einzige Punkte von größerer Festigkeit heben sich auch hier die Schuttkegel der Bäche ab. Der Vogelsangsbach hat eine ganz gewaltige Schottermasse im Tale abgelagert. Sie reicht vom Galgenberge bis in die obere Stadt hinein. Ein anderer Schuttkegel findet sich bei dem Bach, der aus Hermannshagen kommt, an der Stelle seines Eintritts in das Haupttal (geolog. Meßtischbl. Jühnde).

Die Hochwassergefahr ist auf diesem Boden seiner tiefen Lage und des Zusammenflusses wegen sehr groß, bei der größten an der Weser überhaupt beobachteten Flut, von 1342, die jedoch sonst allgemein nur von ganz kurzer Dauer war, „wird bloß bei der besonders niedrig gelegenen Stadt Münden ausdrücklich von mehrtägiger Überschwemmung berichtet“ (Weser und Ems III, S. 566). In jedem Jahrhundert hat die Stadt mehrmals bis an die Höhe, auf der die Aegidienkirche steht, d. h. den Schuttkegel des Vogelsangsbaches [1]), unter Wasser gestanden. Die Nachrichten über diese Naturereignisse sind meist recht ausführlich und werden auch durch Hochwassermarken an den Hauptgebäuden der Stadt bestätigt. [2]) Aus den städtischen Rechnungen sei außerdem zur Charakterisierung des großen Schadens, den Hochfluten anrichteten, erwähnt, daß nach der vom 16. Januar 1682 die Regierung der Stadt den Schoß für das verflossene Jahr erließ (Rechn. v. 1681, S. 9). 1590 riß das Hochwasser die Walkemühle (oberhalb der Grabenmühle) weg (K.-R. 1593, S. 12).

Die Hindernisse, die die Flußtäler überhaupt für Verkehr und Besiedlung bieten, finden sich somit hier infolge der Konfluenz gehäuft. Der unmittelbare Zusammenstoß von Fluß und anstehendem Gestein, beim Hohlufer der Fulda am Siechen- und Galgenberge, sowie der Anschnitt des Reinhardswaldvorsprunges (des Rabanenkopfes), bei der Werra des Endes des Blümer Berges (des Questenberges), hat den Verkehr, besonders älterer Zeit, an diesen Stellen recht schwierig gestaltet. Es ist zwar kaum anzunehmen, daß die erstere Strecke vom Verkehr ehemals ganz gemieden sei, und die Fuldastraße, wie Wißmann glaubte, den Fluß einmal bei Bonafort und zum zweiten Male vermittelst der Oberen Fähre überschritten habe. Denn die Mündener Stadtrechnungen beweisen durch die Erwähnung einer Ausbesserung des Weges am Siechenberge vom Schiff aus (1419, 27), daß hier der Hauptweg am Wasser entlang führte. Aber mit Rücksicht auf die Hochwassergefahr war die Anlage eines Bergweges über den Galgenberg ebenso gut erforderlich wie über den Questenberg; am Rabanenkopfe hat bis in die neueste Zeit überhaupt kein fahrbarer Weg entlang geführt, die Verbindung zwischen den Siedlungen am linken Fuldaufer und am linken Weserufer stellten ehemals nur Bergwege her (vgl. hess. Niveaukarte Bl. Veckerhagen). Die erst 1883 am Rabanenkopfe angelegte Chaussee ist noch Jahre lang durch den Absturz von Felsmassen gefährdet gewesen. Die Hochwassergefahr und der Sumpfboden erforderten frühzeitig Pflasterung der nahe am Wasser entlang führenden Straßen, [3]) so des danach benannten Steinweges (schon 1400 erwähnt) und der Casseler Straße (1528). [4]) Für das Herankommen an die Flüsse zum Zweck des Überschreitens mußten die Sümpfe

[1]) Vgl. den Plan mit der Hochwassergrenze von 1841 in Weser und Ems II, S. 390.

[2]) Vgl. Quentin, von den Mündenschen Wasserfluten, Ann. d. Braunschw.-Lüneb. Churlande, Jahrg. IV, 3, S. 548 ff. Danach Willigerod, GM S. 142, 316 f., 459 f.; Lotze, GStM S. 261 ff.; Weser und Ems III, S. 564 ff

[3]) Vgl. Landau, Zeitschr. f. deutsch. Kulturgesch. von Müller und Falke, 1856, S. 488.

[4]) Stadtbuch Bl. 56; Kämm.-Rechn. 1528, Bl. 56.

ganz beſonders hinderlich ſein. Eine leidlich bequeme Stelle zum Überſchreiten der Werra bot nur die Mündung des Hermannshäger Baches, wo der Raum zwiſchen den feſten Rändern, des Diluviums links und des Schuttkegels rechts nur etwa 130 m beträgt. In der Tat muß dieſe Furt „to dem kattenbule“, die 1397 noch in Benutzung war und ſogar Einkünfte für die herzogliche Kaſſe lieferte,[1]) ſchon für den Verkehr älteſter Zeit Bedeutung gehabt haben. Das beweiſt die Anlage der Querenburg, wahrſcheinlich einer ſächſiſchen Volksburg, gerade über dieſer Stelle.[2]) Die Benutzung des hier auf den Fluß zuführenden Weges in älteſter Zeit wird durch einen Gräberfund in Hermannshagen ſichergeſtellt.[3]) Hier ſcheinen auch weiter aufwärts noch mehr Gräber zu liegen; die bei der Verkoppelung eingeebneten nördlich Wiershauſen (vgl. Meßtiſchbl. Jühnde) dürften gleichfalls auf dieſen Weg zu beziehen ſein. Der andere Schuttkegel im Tale, an der Mündung des Vogelſangsbaches, wo auch im Fluſſe ſelbſt ehemals (der Bach iſt heute verbaut) eine ganz beträchtliche Anhäufung von Geröllen ſtattgefunden haben muß, eignete ſich ſehr wenig zum Ausgangspunkt für den Übergang über den Fluß, da gerade gegenüber die „Lake“, alſo eine Sumpfwieſe, den Weg zum Fluſſe unmöglich machte. Günſtigere Verhältniſſe bieten die Ufer etwas weiter oberhalb, wo rechts nur ein ganz ſchmaler Alluvialſaum zwiſchen Fluß und anſtehendem Geſtein liegt, links das jüngere Alluvium durch einen Vorſprung ſchwach geneigter, alſo wohl etwas älterer Ablagerungen unterbrochen iſt. Doch fehlt an dieſer Stelle dem Fluſſe eine eigentliche Furt, es kann daher zweifelhaft ſein, ob man in älteſter Zeit den Fluß hier durchſchritten hat. Jedenfalls hat ſchon im Mittelalter eine Fähre den Verkehr vermittelt.[4]) Für die Brücke, die ſie ſchließlich in neueſter Zeit erſetzt hat, iſt indeſſen nicht dieſe Stelle gewählt, da ſie einerſeits von der Stadt zu weit entfernt iſt, andererſeits gerade Werderbildung (die für Fährbetrieb der Teilung des Fluſſes wegen höchſt ungünſtig iſt, man kann ſagen, denſelben ganz verbietet) für Brückenbau die günſtigſten Verhältniſſe liefert. Unterhalb der oberen Spitze des Tanzwerders iſt es möglich geweſen, die Pfeiler der Brücke ſämtlich auf trockenem Lande anzulegen — offenbar eine große Erleichterung des Baues und eine Gewähr für ſeine Feſtigkeit. Außerdem konnte hier der linksſeitige Ausgang auf diluvialen Boden, und flach darunter lagernden Felſen, alſo aus dem Hochwaſſerbereich heraus gelegt werden (für den rechtsſeitigen Ausgang wurde dasſelbe durch Aufſchüttung erreicht). In der Tat ſteht ſo die Brücke an dem unter den modernen Verhältniſſen günſtigſten Punkte, ſie vermittelt bequem den größeren Verkehr der Stadt Münden nach dem linken Ufer der Fulda ſowohl wie der Weſer, nur für den Kleinverkehr nach dieſem letzteren iſt, wie ehemals eine zweite Fähre, ſo in der Neuzeit noch eine zweite Brücke erforderlich geworden. — Es iſt anzunehmen, daß die Werra im Mündener Tale noch eine zweite Furtſtelle gehabt hat, vor der Einmündung der Fulda, wo jedoch die Untiefe nicht durch Geröllaufſchüttung eines Baches, ſondern durch Verbreiterung und Werderbildung veranlaßt war, vielleicht auch verbunden mit einer Barre härteren Geſteins, dem letzten Reſt der Verbindung zwiſchen Reinhardswald und Blümer Berg. Es iſt dies die Stelle, an der die Werra

[1]) Sudendorf, Urkundenb. VIII, Nr. 184, vgl. Zeitſchr. f. Niederſachſen 1900, S. 297

[2]) Rübel, die Franken, S. 115.

[3]) Vgl. Münd. Nachrichten 1881, Nr. 73.

[4]) Priv.-Buch Nr. 14 von 1354; Kämm.-Rechn. 1405, 13′.

ſo ſtarken Fall hatte, daß Schiffe ohne eine Schleuſe nicht durchfahren konnten.[1]) Das kleine Werder, das die Untiefe veranlaßte, erleichterte außerdem den Übergang an dieſer Stelle, auch der Aufſtieg aufs Ufer war wenigſtens am Fuße des Blümer Berges durch Felsboden und Diluvium bequem gemacht. Dagegen lag am linken Ufer zwiſchen dem Fluß und dem Rande des Schuttkegels des Vogelſangsbaches ein Zwiſchenraum von etwa 300 m Breite, der ganz mit ſumpfigem Jungalluvium ausgefüllt war. Es iſt deshalb nicht wahrſcheinlich und fehlt auch an ſicheren Anzeichen dafür, daß dieſe Furt ſchon früh in Benutzung geweſen iſt. Die große Bedeutung der hier auf die Werra zuführenden Straße hat jedoch, noch ehe der Sumpfboden vollſtändig feſt geworden war, einen Brückenbau erforderlich gemacht, Reſte einer hölzernen Brücke, die weit auf den Boden der jetzigen Stadt hinüberreichte, ſind bei Aufgrabungen auf der unteren Langen Straße zu Tage gekommen. An deren Stelle iſt im 14. Jahrhundert ein Bau aus Quadern des Buntſandſteins der Umgegend getreten, nicht erſt in den Jahren 1397—1402, wie zuerſt Quentin[2]) angegeben hat und danach in die ſpäteren Schriften zur Geſchichte Mündens übergegangen iſt. Denn die „ſteinerne Brücke“ wird ſchon in einer Urkunde von 1329 erwähnt,[3]) mehrere andere Erwähnungen einer „Brücke“ müſſen deshalb gleichfalls auf die ſteinerne bezogen werden. Sie iſt ſomit die älteſte ſteinerne Brücke an der Werra-Weſer oberhalb des alten Königshofes und wichtigen Übergangspunktes für die Verkehrsſtraßen der Weſerlandſchaft, Höxter.[4])

Als Platz für eine entwicklungsfähige Siedlung kann in dem ganzen Talkeſſel doch nur der innere Winkel zwiſchen den Flüſſen in Betracht kommen, mag dieſer ſich zunächſt auch nur durch den Schutz, den er für eine mittelalterliche Stadtſiedlung bot, empfohlen haben. Allerdings iſt die Hochwaſſergefahr hier ſo groß, daß die eigentliche Mündungsſtelle heute noch unbeſiedelt iſt. Die Teilung der Flüſſe, die ſpäter durch Wehranlagen aufrecht erhalten wurde, ermöglichte jedoch immerhin genügende Nahelage am Waſſer und zugleich Benutzung des älteren Alluviums, das doch wenigſtens ſchon in älterer hiſtoriſcher Zeit verfeſtigt war. Der Schuttkegel des Vogelſangsbaches, der, wenn etwas näher an der Werra gelegen, den beſten Boden für eine Siedlung abgegeben hätte, bot ſo wenigſtens gegen Eindringen etwaigen Hochwaſſers von Süden her willkommenen Schutz. Von den übrigen Siedlungen des Tales (deſſen einzelne Teile urſprünglich von einzelnen Siedlungen beſetzt geweſen ſind) hatte höchſtens Ratten, das links der Fulda am Eintritt der linksſeitigen Fuldaſtraße oberhalb des alten Flußarmes lag, durch die ſteile Böſchung des Talhangs an dieſer Stelle beſſer gegen Hochwaſſer geſicherte Lage.[5]) Altmünden dagegen, auf dem Übergang vom Fulda- zum Weſertale nördlich des Rabanenkopfes, hatte zwar eine Feldmark, die durch Lößauflagerung

---

[1]) Vgl. Willigerod, Geſchichte von Münden, S. 67; Guthe, die Lande Braunſchweig und Hannover [2] 1888, S. 425; Weſer und Ems II, S. 373.

[2]) Diplomatiſche Nachrichten von der Kalands-Brüderſchaft zu Münden a. d. Werra, Göttingen 1779, S. 2, Anm. g.

[3]) Königl. Staatsarch. Hannover, Hilwartshauſen Nr. 134.

[4]) Vgl. Weſer und Ems II, S. 383; Guthe, a. a. O., S. 433.

[5]) Vgl. Lotze, GStM S. 338; Karten: Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I, B, b. 14, Aufnahme der Grenze zwiſchen Hannover und Heſſen bei Münden von Leopold und Schriver, 1738; Entwurf des Ratterfeldes u. ſ. w., vermeſſen von J. Th. Willich 1756, in der Sammlung der Tillyſchanze; die Angaben Landaus, wüſte Ortſchaften, S. 13, ſind ungenau.

ziemlich steil ansteigt und jedem Hochwasser entrückt ist, die Siedlung selbst dagegen war auf ihrem Alluvium selbst schwachem Hochwasser erreichbar. Blume endlich, auf dem rechtsseitigen Werraufer, bezeugt durch seinen Namen [1]) seine Lage auf Aueboden, es ist erst in der neuesten Zeit durch Aufschüttung einigermaßen gegen schwächere Hochfluten gesichert worden. — Die andere Schuttlandbildung des Talkessels, an der Mündung des Hermannshäger Baches, hat so geringen Umfang (vgl. geolog. Meßtischbl. Jühnde), daß sie für Besiedlung kaum in Betracht kommen kann.

Das innere Mündungsdreieck ist also zwar nicht eine für Besiedlung besonders günstige, aber auch nicht gerade ungünstige Stelle des Tales. Jedenfalls aber ist hier allein die Möglichkeit geboten, die sämtlichen Verkehrsbeziehungen des Tales zugleich und unmittelbar ausnutzen zu können, während die andern besiedelten Stellen nur einzelne Wege auszunutzen gestatteten. So Ratten nur den Talzug der linksseitigen Fuldastraße, für die es die Fährensiedlung des linken Ufers hätte sein können, wie Oberode für den Hedemündener Übergang über die Werra. In der nebensächlichen Bedeutung dieser Straße dürfte wohl neben der Nachbarschaft Mündens der Hauptgrund für das Eingehen der Siedlung zu suchen sein. Vermutlich hat dabei noch die fortschreitende Verlandung des Fuldaarmes, an dem die Siedlung lag, mitgesprochen; damit wurde ihr eine wichtige Erwerbsquelle, die Fischerei, genommen, für die, (vgl. Gimte) halbverlandete Nebenarme sehr günstige Verhältnisse bieten. [2]) Noch mißlicher für den Verkehr war die Lage Altmündens zwischen dem Steilhang des Reinhardswaldes und Fulda und Weser, wo selbst kleine Gehängetäler fehlen, die für den Querverkehr Wege zum Flußtale bilden könnten, und auch nach dem Innern des Mündener Kessels ehemals nur eine Fähre über die Fulda (noch früher die erwähnte Verbreiterungsfurt), später nur eine Fußgängerbrücke eine mangelhafte Verbindung herstellte. Bis in die neueste Zeit hat hier ein fahrbarer Weg an der Weser überhaupt gefehlt, die Fahrverbindung zwischen Münden und Veckerhagen führte am rechten Ufer des Flusses entlang und erst vermittelst der Hemeler Fähre auf das andere. Altmünden wies seine Lage noch mehr als Ratten auf den Verkehr auf dem Flusse hin, es ist, wie sich aus mittelalterlichen Quellen noch sicher nachweisen läßt, wie Blume ein Fischerdorf gewesen, dessen Bewohner bei ihrer Umsiedlung nach Münden das Hauptkontingent zu dessen Fischer- und Schifferbewohnerschaft gestellt haben. Günstiger als Ratten und Altmünden liegt Blume. Gewiß hat auch hier der Verkehr auf und am Wasser die Hauptbedeutung gehabt, Blume war gleichfalls ursprünglich Fischerdorf und ist von der Fischerei weiter zur Schiffahrt und zum Holzhandel, der heute noch hier vorzugsweise seinen Sitz hat, fortgeschritten. Außerdem hat jedoch die Siedlung auch von den Straßen, die hier an der Werraüberbrückung zusammenlaufen, einigen Vorteil gezogen. [3])

[1]) Blomena 1300, Landau, Hessengau, S. 85.

[2]) Vielleicht hängt auch die Anlage des Wehres zwischen Bonafort und der Oberen Fähre, das 1354 weggenommen werden mußte (Münd. Privileg.-Buch Nr 14, Willigerod, GM S. 148), mit dem Eingehen Rattens eng zusammen. Die Möglichkeit ist sogar nicht ausgeschlossen, daß durch das große Hochwasser von 1342 (Willigerod, GM S. 142; Lotze, GStM S. 261; Weser und Ems III, S. 565—568 mit einer sehr eingehenden Darstellung auf Grund zuverlässigen Materials) die Fulda hier bei Ratten ihre jetzige Laufrichtung erhalten hat, vorher dagegen in der Richtung jenes alten Armes geflossen ist. Die Anlage des Wehres, die Verlandung des Armes und das Eingehen Rattens ließe sich dann daraus sehr wohl erklären.

[3]) Lotze, GStM S. 322; Münd. Kämm.-Rechn. 1594, 173: Dem Blomischen Post, so in Schiffartts sachen Briefe von Speyer brachte.

— Auch ihren Grundriſſen nach ſind jedenfalls Ratten und Altmünden, wie Blume heute noch, echte Tallängsſiedlungen geweſen. Blume iſt noch dadurch ausgezeichnet, daß es ſeine einzige Häuſerreihe nicht dorfſtraßenartig offen, ſondern wie eine Stadtſtraße geſchloſſen gebildet hat. Das ehemalige Dorf zeigt hierin ſeine Entwicklung zur Vorſtadt, die es als Münden gegenüberliegender Brückenkopf genommen hat. Dabei hat auch mitgewirkt, daß die Siedlung keine Feldmark beſitzt, ſondern nur die Höfe, auf denen die Häuſer ſtehen, daß alſo zur Ausnutzung des Raumes möglichſte Zuſammendrängung erforderlich war.

Die dörflichen Siedlungen des Keſſels ſind demnach vorzugsweiſe auf den Längsverkehr begründet geweſen, keine von ihnen zeigt Kreuzung von Verkehrslinien der beiden Richtungen. Die ſtädtiſche Hauptſiedlung im innern Mündungswinkel der Flüſſe iſt dagegen der Punkt des Zuſammentreffens *aller* Verkehrsbeziehungen, die hier überhaupt in Betracht kommen. Die Fuldalängsſtraße trifft hier auf die ihre Richtung kreuzende Werra, muß ſie alſo überſchreiten, die Straße von Weſten muß die Fulda überſchreiten und läuft mit jener zuſammen. Die Werraſtraße braucht nicht unbedingt dieſen Teil des Tales zu berühren, die Überbrückung des Fluſſes bringt ſie jedoch unmittelbar mit ihm in Verbindung. Ebenſo gut liegt hier für den engeren und engſten Verkehr der eigentliche Mittelpunkt, alle Teile des Tales liegen um dieſes Dreieck herum, wie die Schale um den Kern, ſie berühren es ſämtlich, eine Verbindung unter einander iſt für ſie kaum möglich ohne Vermittlung dieſes Mittelteils, dieſer erſt macht aus ihnen eine höhere Einheit.

In der Tatſache, daß die Werra mehr als 500 Jahre früher überbrückt iſt als die Fulda, tritt das Verhältnis Mündens zu den Flüſſen klar zu Tage, die Stadt iſt in erſter Linie Brückenſiedlung der Straße von Süden her „an der Werra". Bis ins 19. Jahrhundert hinein hat ihr Name dieſen Zuſatz geführt zur Unterſcheidung von den vielen ähnlichen Ortsnamen, ſogar amtlich iſt dieſe Benennung angenommen, das ſtädtiſche Siegel von 1509 trägt ſie.[1]) Topographiſch ſteht, wie oben ausgeführt, der Übergang von Münden hinter dem von Hedemünden urſprünglich zurück, ſo daß dieſer letztere in der Urzeit vom Verkehr bevorzugt wurde. Im weiteren Umkreiſe bot er jedoch den großen Vorteil, daß bei dem Wege von Kaſſel auf Münden bedeutend geringere Steigung zu überwinden war als bei dem auf Hedemünden. Die Kaufunger-Wald-Hochfläche konnte in 350 m Höhe überſchritten werden, von Hedemünden betrug die Steigung über 100 m mehr bei nur wenig längerem Weg. Dieſer Zugang vor Münden ſtand andrerſeits hinter dem auf Witzenhauſen zurück, da hier die Täler der Loſſe und Gelſter benutzt werden konnten — eine Abkürzung des Weges, die ſich auch durch die faſt 100 m geringere Steigung empfahl. Doch lagen dieſe beiden Übergangsſtellen ſchon ſo weit von einander entfernt, daß jede ihre beſondere Bedeutung, für verſchiedene Hauptſtraßen behalten konnte, Witzenhauſen für die Berliner, d. h. nordöſtliche, Münden für die nach Hannover und den Hanſaſtädten, d. h. nach Norden bezw. Nordnordoſten führende Straße. Im beſondern empfahl ſich der Mündener Übergang für einen Weg nordnordöſtlicher Richtung auch dadurch, daß er ſich am wenigſten weit von der geraden Verbindungslinie zwiſchen den beiden zunächſt hier in Betracht kommenden größeren ſtädtiſchen Siedlungen, Caſſel und Göttingen,

[1]) Fiſcher, Kunſtdenkmäler und Altertümer im Kr. M., S. 53; Zeitſchr. d. hiſt. Ver. f. Niederſachſen 1900, S. 298.

entfernt. Zwiſchen dieſen beiden, und damit der heſſiſchen Senke und dem Leinegraben, nimmt Münden zwar nicht die Mitte ein — es iſt von Caſſel $^2/_5$, von Göttingen $^3/_5$ der geſamten Strecke entfernt — aber es iſt doch durch den Übergang über die Werra der geographiſch am ſchärfſten gekennzeichnete Punkt. Auch wenn die Fulda viel unbedeutender wäre als ſie es iſt, ſo daß von einer Konfluenzſtelle (bei dieſer Bezeichnung wird immer annähernde Gleichheit der Waſſerläufe vorausgeſetzt) nicht mehr die Rede ſein könnte, würde ſich hier an der Übergangsſtelle eine größere Siedlung entwickelt haben.

Die Bedeutung des Werraüberganges tritt in militäriſchen und politiſchen Ereigniſſen, die Münden berührt haben, ſehr klar hervor. Die Stadt galt mit Recht ihrer Brücke wegen als Schlüſſel des ganzen Herzogtums Braunſchweig, als Tor im beſondern des ſüdlichen Teils desſelben, Göttingens: clavis Brunoniae, porta Theopoleos, wie es in einer Inſchrift an der ehemaligen Befeſtigung des Oberen Tores, d. h. des Eintritts der Caſſeler Straße in die Stadt, heißt.[1]) Daß die langwierigen Kämpfe zwiſchen Franken und Sachſen,[2]) die nachweislich z. T. mit Hauptereigniſſen in dieſer Grenzlandſchaft ihren Schauplatz gehabt haben, auch dem Mündener Werraübergang eine entſprechende Rolle zugewieſen haben, iſt wahrſcheinlich.[3]) Im ſpäteren Mittelalter hat eine geräumige Burg zuſammen mit der gleichfalls befeſtigten Brücke einen für mittelalterliche Verhältniſſe außergewöhnlich ſtarken Schutz des Flußübergangs gebildet.[4]) Im weiteren Sinne war natürlich die Stadt ſelbſt durch ihre Befeſtigung der Brückenkopf geworden. Allerdings hat der Übergang Mündens an Braunſchweig-Lüneburg die Folge gehabt, daß die urſprüngliche Richtung des Brückenkopfes (als fränkiſcher Grenzburg gegen Norden) ſich in die entgegengeſetzte verwandelt hat, indem Münden nun Grenzfeſte Braunſchweigs gegen Heſſen wurde. Die Möglichkeit eines derartigen Wechſels liegt eben in der Natur der Brückenſtadt begründet. Die Verkehrsverbindung beider Ufer drängt ſtark auch zu politiſcher Vereinigung. Wäre die Stadt bei Heſſen geblieben, ſo hätte dieſes jedenfalls verſucht, ſich über die Werra hinaus auszudehnen. Der Werrabrücke muß alſo jedenfalls ein gewiſſer Einfluß auf die politiſche Zugehörigkeit der ganzen Landſchaft ſüdlich von Münden zugeſprochen werden. — Der ſiebenjährige Krieg hat, wie für das Obergericht (vgl. oben S. 24), auch für Münden durch die Lage an der Hauptanmarſchlinie der Franzoſen abwechſelnd feindliche Beſetzung und Wiederaufgabe mit ſich gebracht,[5]) begreiflicher Weiſe unter ſchwerſter Schädigung der materiellen Entwicklung der Stadt. — Beim Werraübergang ſollte noch 1866, als die hannoverſche Armee ſich bei Göttingen verſammelte, gegen eine von Süden anrückende preußiſche Brigade Widerſtand geleiſtet werden, die Vorſtadt Blume wurde deshalb zur Verteidigung eingerichtet, ohne daß es jedoch ſchließlich, infolge des ſchleunigen Abmarſches der hannoverſchen Armee nach Thüringen, hier überhaupt zum Zuſammenſtoß gekommen wäre.

---

[1]) Mithoff, Kunſtdenkmäler und Altertümer im Hannoverſchen II, S. 142; Willigerod, GM S. 311.

[2]) Karl der Große wählte bekanntlich öfter das Diemeltal als Angriffsſtraße gegen die Sachſen. Die Gründung des Kloſters Lippoldsberg hängt mit einem Kampf zwiſchen Franken und Sachſen an dieſer Stelle zuſammen (Landau Heſſen, S. 200). Der Reinhardswald war eine fränkiſche Mark (Wenck in Zeitſchr. d. Vereins f. heſſ. Geſch. u. Landeskunde, N. F., 1902)

[3]) Rubel, die Franken, S. 115 u. 125.

[4]) Vgl. das älteſte Bild von Münden von 1570) in Hogenberg und Bruins Städtebuch.

[5]) Willigerod, GM S. 434 ff.; Lotze, GStA S. 138 ff.

Auch im Handelsverkehr bildet dieſe Straße einen der Hauptwege des Großverkehrs zwiſchen dem Süden und dem Norden, nicht nur Deutſchlands, ſondern Europas, die mittlere Straße des weſtlichen Deutſchland, deren Bedeutung zwar ehemals der ihrer Nebenbuhler im Oſten und Weſten (durch Thüringen und am Rhein) nicht gleichkam, aber im ganzen doch für die von ihr durchzogenen Landſchaften gewiß verhältnismäßig ebenſo groß war. Ihrem Verlauf nach war ſie ja auch in der Tat (vielleicht abgeſehen von der Urzeit) nur eine Abzweigung der Rheinſtraße, da ſie dieſe erſt bei Frankfurt verließ. Mit dem Rhein kann die Weſer überhaupt nicht in Wettbewerb treten. Nur beſondere Kriegsverhältniſſe haben es einmal in der Revolutionszeit durch Sperrung des rheiniſchen Verkehrsweges dahin gebracht, daß die Weſerlinie eine Zeit lang den ganzen Verkehr im Weſten leitete, und dadurch allerdings eine — nur ſehr kurze — Periode geradezu überraſchenden Aufſchwungs für Münden herbeigeführt wurde, woran auch der Landverkehr ſtarken Anteil hatte.[1]) In dieſer Zeit gab es in der kleinen Stadt von 4000 Einwohnern (1802: 4141, vgl. Kämm.-Rechn.) 46 Großkaufleute (Lotze, S. 239); die Verpachtung des Brücken- und Wegegeldes brachte ſeit 1800 das Doppelte des bisherigen Ertrages (Kämm.-Rechn. 1800). Im allgemeinen hat jedoch ſelbſtverſtändlich Münden niemals für den Landverkehr eine Bedeutung gehabt, wie ſie ihm der Flußverkehr von ſelbſt gab. Abgeſehen von den ungünſtigen Verkehrsverhältniſſen der Kaufunger-Wald-Hochfläche, im beſondern dem gefährlichen Steinbachtal, jedenfalls auch die Privilegien, die zum Abladen und Ausbieten aller Waren in der Stadt zwangen, gerade den Großverkehr von der Berührung der Stadt abgehalten. Der eigentliche Großverkehrsweg von Heſſen nach Bremen führte ehemals gar nicht über Münden, ſondern weſtlich an Kaſſel vorbei nach dem Weſerknie am Solling, die Hamburger Straße durch den Paß von Eichenberg ins Leinetal.[2]) Daraus werden einige, auf den erſten Blick verwunderlich erſcheinende Tatſachen der älteren Geſchichte Mündens zu erklären ſein, ſo das langſame Anwachſen der Stadt im 14. Jahrhundert, das den Rat 1371 zur zeitweiligen Aufhebung des Bürger- und Gildenrechts veranlaßte;[3]) ebenſo auch die geringe Höhe des Durchgangsverkehrs in Wein im Jahre 1409/10.[4]) Erſt der Ausbau der Straße zwiſchen Caſſel und Hannover hat den Hauptzug des ſüdnördlichen Verkehrs über Münden geleitet. Wie die Dörfer des Obergerichts (vgl. oben S. 24) hat auch die Stadt in dieſer Zeit, der erſten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die Vorteile des Landgroßverkehrs älterer Zeit unmittelbar erfahren. Die vorzügliche Straße zog damals den Handelsverkehr nicht nur Heſſens, ſondern auch eines großen Teiles des Maingebietes, Unter- und Mittelfrankens, nach dem Norden auf ſich. Wichtige ſüddeutſche Handelsſtädte, wie Nürnberg, Frankfurt, Schweinfurt, unterhielten damals lebhafte

[1]) Vgl. Willigerod, GM S. 516 ff; Lotze, GStM S. 238 f.

[2]) Der Großverkehr vermied, um läſtigen Abgaben auszuweichen, unter Umſtänden am Wege liegende Städte. Der Straßenzwang wirkte dem entgegen. Die Bremer Straße führte noch im 18. Jahrhundert nicht durch Caſſel, ſondern in ſeiner Nähe vorbei. Vgl. Zeitſchr. f. heſſ. Geſchichte und Landeskunde, N. F. IX, S. 365.

[3]) Zeitſchr. d. hiſt. Vereins f. Niederſachſen 1883, S. 324.

[4]) Vgl. Schönfeld in der Vierteljahrsſchr. f. Sozial- u. Wirtſch.-Geſch. I, S. 65. Dabei iſt jedoch mit in Betracht zu ziehen, daß der mittelalterliche Verkehr ganz allgemein ſich zu dem modernen verhält „wie ein Zwerg zu einem Rieſen“ (Schulte, Geſchichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwiſchen Weſtdeutſchland und Italien I, S. 72). Auch der Verkehr im Mündener Flußhafen um 1600, der ſich nach den erhaltenen Schlagdregiſtern ſehr gut erkennen läßt, beſtätigt dies.

Beziehungen zu Münden. Die von Kassel ausgehende Bremer Straße wurde vollständig in den Hintergrund gedrängt, sie war nur „Staatschaussee zweiter Klasse als Verbindung der geringeren Städte“ (Landau, Kurf. Hessen, S. 122). Durch den Bau der Eisenbahnlinien Hannover-Kassel und Göttingen-Bebra ist dann dies Verhältnis endgültig festgelegt. Sie sind die Fortsetzungen der hannoverschen und der Hamburger Straße (die von Göttingen ab zusammenlaufen), während die ehemalige Bremer Straße bis jetzt noch keinen Nachfolger in einer durchgehenden Bahnlinie gefunden hat.

Der großen Bedeutung der südnördlichen Straße und des dazugehörigen Werraübergangs gegenüber tritt die dieselbe kreuzende Verkehrslinie zwischen dem Westen und Osten und der Fuldaübergang stark zurück. Im Tale von Münden erreicht die nordwestlich gerichtete Linie des Werratales ihren Abschluß, die nördlich gerichtete des untersten Fulda- und des Wesertales legt sich ihr quer in den Weg. Der steile Ostabfall der Reinhardswaldscholle bildet ein starkes Hindernis für den Verkehr, Nebentäler, die in der Richtung des Werratales diese Schranke durchbrächen und als — wenn auch unvollkommene — Fortsetzung der Werralinie dienen könnten, fehlen vollständig. So ist der Verkehr auf das Fuldatal zwischen Bonafort und Wilhelmshausen angewiesen, dadurch ist jedoch zweimaliger Flußübergang kurz hintereinander erforderlich — für ältere Zeit gewiß ein ganz und gar abschreckendes Hindernis. Außerdem sind auch die beiden Flußtäler selbst auf den hier in Betracht kommenden untersten Strecken für größeren Verkehr durch ihre Enge zu wenig geeignet. Man zog begreiflicher Weise den Weg von Witzenhausen auf Cassel durch den Kaufunger Wald vor. Erst die Anlage der Eisenbahn hat wenigstens dem unteren Werratale zu der ihm als der natürlichen Verkehrslinie zukommenden Bedeutung verholfen (vgl. oben S. 7). Als Übergangspunkt für den Verkehr nach Westfalen ist jedoch trotz des großen Umweges, der sich daraus ergibt, Cassel beibehalten und wird es jedenfalls noch sehr lange bleiben, wenn auch eine Änderung hierin zu Gunsten Mündens im Hinblick auf die immer stärker werdende Überlastung der Bahnstrecke Münden-Cassel nicht ganz außer dem Bereich der Möglichkeit zu liegen scheint. Vorläufig ist Münden nur eine Station an dieser Bahn wie viele andere. Dasselbe war der Fall bei dem früheren Werra-Weser-Verkehr, auch hier bedeutete die Stadt nur den Punkt der Vereinigung mit der südnördlichen Richtung. In Wirklichkeit diente demnach auch die Werralinie dem Verkehr südnördlicher Richtung. Immerhin ist es jedoch für Münden vom größten Wert, unmittelbar auch an einer der wichtigsten deutschen West Ost-Bahnen zu liegen und dadurch, von andern abgesehen, mit den bedeutendsten norddeutschen Binnenstädten, Berlin und Leipzig, bequemste Verbindung zu haben.

Der Abschluß der ostwestlichen Linie an der südnördlichen, der auf der Konfluenz beruht, stellt durch die Verbindung der beiden Arten von Verkehrswegen, der Landwege und der Wasserwege, die hier zu bewerkstelligen ist, noch einen besondern Vorteil dar. Mehr als die Landstraßen haben ja bekanntlich die Wasserwege, die der ältere Verkehr bevorzugte, die Entwicklung der Stadt Münden gefördert. Durch das Zusammentreffen der beiden ehemals weit hinauf schiffbaren Flüsse war Münden auch ohne das Verkehrshindernis, das das Stapelrecht der Stadt bildete, der gegebene Punkt, von dem aus die Flußgebiete ihre Waren austauschten. Der ältere, so viel schwerfälligere Handelsverkehr brauchte derartige Plätze mehr als der moderne mit seiner im Vergleich dazu ungeheuern Schnelligkeit der Beförderung. Münden war von Natur

zum Stapel- und Speditionsplatz geschaffen. „Hannöverisch-Münden," sagt J. G. Kohl (Der Verkehr u. d. Anf. usw., S. 193 Anm.) „spediert alle oberländischen Waren nach Bremen hinunter und besorgt für Bremen die seewärts eingekommenen an ihre Bestimmungsorte, nach Cassel, Frankfurt usw." und das von einer Zeit, in der das Stapelrecht der Stadt längst abgeschafft war. Für den reinen Wasserstraßenverkehr bestand ja allerdings von Hause aus ein natürlicher Zwang, aus- und umzuladen, durchaus nicht, die Schwierigkeit, die das Fahrwasser der Werra bei der Stadt bot, hätte durch Anlage eines Hohles, wie es später in der Tat vorhanden war, oder auch einer Schleuse beseitigt werden können (Weser u. Ems II, S. 378). Das Stapelrecht, das die Stadt bis ins 18. Jahrhundert ausgeübt hat, verdankt seinen Ursprung nachweislich offener Fehde zwischen Hessen und Braunschweig.[1]) Noch weniger Grund hatte der reine Landverkehr, hier umzuladen. Dagegen ist nicht zu vergessen, daß Münden immer als Umschlagsplatz, an dem der Verkehr von der einen Art von Wegen auf die der andern Art überging, größere Bedeutung gehabt haben mag, als jetzt noch zu erkennen möglich ist. Denn vor allem bringt doch der Einfluß der Fulda in die Werra dieser eine größere Wasserfülle, die die Befahrung unter allen Umständen gestattete, während gerade auf Fulda und Werra (dieser in besonders hohem Grade) die Schiffahrt immer unter der schlechten Beschaffenheit des Fahrwassers zu leiden gehabt hat (W. u. E. II, S. 375). Noch ehe die Schiffahrt selbst auf der Weser durch den Eisenbahnbau fast völlig unrentabel wurde, galten Werra und Fulda überhaupt nicht mehr als schiffbare Flüsse (W. u. E., a. a. O.). Auch in älterer Zeit wird der Verkehr, und zwar nicht nur der nächsten Umgebung, aus dem angeführten Grunde die Benutzung der Wasserstraßen oberhalb Mündens vielfach unterlassen haben, erst hier also auf den Wasserweg übergegangen sein. Insofern war also die Stadt von jeher auch immer Umschlagstelle. Die Kanalisierung der Fulda hat den Beginn der Schiffbarkeit bis Cassel hinaufgeschoben, Cassel dadurch zum Hafenplatz auch für das Gebiet der Werra zu machen, ist jedoch nicht gelungen, die Hebung des Schiffsverkehrs auf Fulda und Weser, die ja in der Tat erreicht ist, rührt allein von dem hessischen Verkehr her. Durch den Anschluß des Mündener Bahnhofs an die Wasserstraße wird vielmehr diese Stadt, allen geographischen Verhältnissen entsprechend, der Flußhafen für das Werragebiet, außerdem auch für die Gebiete der oberen Leine, der Wipper, Helme und z. T. noch der Unstrut

[1]) Nach den Ausführungen Doebners (die Städeprivilegien Herzog Otto des Kindes, Hannover 1882, S. 8 ff.) über das angeblich älteste Privileg der Stadt Münden, das das Stapelrecht begründete, muß dasselbe als Fälschung aus dem Jahre 1319 angesehen werden (vgl. auch Ilgen und Vogel, kritische Bearbeitung und Darstellung der Geschichte des thür.-hess. Erbfolgekrieges, 1247—1264, in: Zeitschr. f. hess. Geschichte u. Landeskunde, N. F. X, S. 296 ff.) Dazu stimmt zeitlich ganz vorzüglich die bisher nur von Rommel (Geschichte von Hessen II, S. 107) herangezogene und richtig gewürdigte Verordnung von braunschweigischer Seite aus dem Jahre 1316: „daß alle Casselsche Kaufleute, welche Salz zu Schiffe bei Münden vorbeiführten, davon jedesmal die Hälfte in der Stadt ausbieten sollten" und die hessische Vergeltungsmaßregel: „daß von allen bei Cassel vorbeifahrenden Mündenschen Kaufleuten ein Gleiches hinsichtlich aller ihrer Waren geschehen sollte" (gedr. bei Kuchenbecker, Analecta Hassiaca, IV, S. 267). Die Fehde zwischen Albrecht II von Braunschweig und Otto I. von Hessen um den Besitz von Gudensberg und Schöneberg ist also die Veranlassung zur Gewährung des (zunächst beschränkten) Stapelrechts an die Stadt Münden von Seiten des Landesfürsten gewesen, die hessische Gegenmaßregel wird die Ausdehnung auf alle Handelswaren, d. h. die Fälschung von 1319, zur Folge gehabt haben.

werden, industriereiche Städte wie Heiligenstadt, Duderstadt, Mühlhausen, Nordhausen, Langensalza, Allendorf, Eschwege werden also jetzt mit Nutzen auf dem Wasserwege über Bremen exportieren können. Besonders wird diese Verbindung der im letzten Jahrzehnt aufgeblühten Kaliindustrie des oberen Werratales zu gute kommen, da der Wasserweg für Massengüter besonders vorteilhaft ist. Wenn man nach entsprechenden neuzeitlichen Hafengründungen, wie Ludwigshafen und Wallwitzhafen, urteilen darf, so wird diese Anlage den Anfang einer neuen Periode der Entwicklung der Siedlung bezeichnen. Die ehemals in Münden heimische Spedition wird hier bald wieder eine Stätte finden, der Handel, zu dem die Stadt entschieden die meiste natürliche Veranlagung hat, neu belebt werden, zugleich auch die Industrie mannichfaltige neue Anregungen erhalten.

Dem älteren Handel der Stadt haben, wie überall, die Eisenbahnen den Garaus gemacht, der neue Verkehr bedurfte Zwischenstationen nicht entfernt in dem Maße wie der alte; auch die Schiffahrt unterlag zunächst im Wettbewerb mit den Eisenbahnen. Trotz äußerst trauriger Verhältnisse konnte jedoch damals Guthe[1]) der Stadt bei Ausnutzung ihrer vorzüglichen Verkehrsverbindungen eine bessere Zukunft mit Hülfe der Industrie vorhersagen. In der Tat hat sich in verhältnismäßig kurzer Zeit Münden zu einer Industriestadt von Bedeutung entwickelt, also aus seiner günstigen Verkehrslage den den veränderten Verhältnissen entsprechenden Vorteil gezogen. Unmittelbare Verbindung mit wichtigen Verkehrs- und Handelsmittelpunkten ist für die Industrie hauptsächlich von Wert, weil diese großen Städte die stärksten Verbraucher aller Arten industrieller Erzeugnisse sind und in ihnen der Zwischenhandel, den die Industrie meist nicht entbehren kann, vorzugsweise seinen Sitz hat. Es kommt der Industrie Mündens in erster Linie zu gute, daß von hier eine Großstadt wie Cassel in $^1/_2$ Stunde zu erreichen ist, Hannover, Halle in 3—4 Stunden, Frankfurt, Magdeburg, Leipzig in 4—6 Stunden, die wichtigsten deutschen Handels- und Verkehrsplätze, Berlin, Hamburg, Bremen, in 6—7 Stunden. Der ungünstigeren Verbindung nach dem Westen entsprechend steht Köln trotz einer in Luftlinie um $^1/_3$ geringeren Entfernung mit Berlin gleich. Ganz besonders wertvoll ist für die Stadt die außergewöhnlich günstige Verbindung mit Cassel. Infolge des Zusammenfließens der beiden Bahnlinien wird diese Strecke von etwa 40 Zügen täglich befahren, ein Verkehr, der dem zwischen einander benachbarten Großstädten, z. B. Halle und Leipzig, nahe kommt. Im Güterverkehr liegen die Verhältnisse entsprechend. Die (mehr oder minder) bodenständigen Industrien haben Nutzen von der guten Verbindung mit den Plätzen starken Verbrauchs, also durch günstige Absatzbedingungen für die fertigen Produkte; so die alteingesessene Ton-, Sand- und Braunkohlenindustrie des Steinbergs, die im 18. Jahrhundert ihren Hauptsitz in der Stadt hatte, heute durch Seilbahn an den Güterbahnhof angeschlossen ist; die Holzindustrie, die sich auf die weiten Waldungen der Umgegend stützt; die Lederindustrie, die durch ihr hauptsächlichstes Fabrikationsmittel, die Lohe, bodenständig ist. Ebenso die Blei- und Zinnverarbeitung, die ihre Rohstoffe ursprünglich vom Harz bezog, also, wenn man den Begriff für einen weiteren Kreis gelten läßt, noch bodenständig genannt werden kann; ferner die Kandisfabrikation, die ursprünglich den Rohstoff aus dem Auslande bezog und später erst (durch Einführung des Rübenbaues) bodenständig wurde. Die nicht bodenständigen Industrien genießen den Vorteil

[1]) Die Lande Braunschweig und Hannover 1867, S. 409.

bequemen Bezuges der Rohstoffe. So die sehr umfangreiche Tabakindustrie, die durch die Verkehrsbeziehungen zu Bremen schon im 18. Jahrhundert an der ganzen Weser und ihren Zuflüssen eingebürgert ist und sich bis heute sehr lebenskräftig, z. T. als Hausindustrie, erhalten hat. Die Leinöl- und Leinkuchen-Fabrikation ist von Bremen unmittelbar eingeführt und hat mit ähnlichen Verhältnissen zu rechnen wie die Tabakindustrie. Ebenfalls hierher gehört die Gummiverarbeitung. — Zur Kennzeichnung der Bedeutung der Mündener Industrie sei nur angeführt, daß der Güterversand des Bahnhofes ständig eine unverhältnismäßige Höhe einhält. Die Zahl der versandten Wagenladungen blieb in den Jahren 1899 und 1902 nicht viel hinter der des Göttinger Bahnhofes zurück trotz der dreimal größeren Einwohnerzahl dieser Stadt.[1])

Auch die andern Seiten des Erwerbslebens der Stadt ziehen aus den guten Verkehrsbeziehungen Nutzen. Denn die Industrie ist, obwohl die hervorragendste, mit nichten die einzige Erwerbsquelle, die Stadt zeigt vielmehr hierin eine große Mannichfaltigkeit. Doch sprechen die Verkehrsbeziehungen wohl nur für den starken Touristen- und Fremdenverkehr wirklich bedeutungsvoll mit, der auf der landschaftlichen Schönheit des Mündener Kessels und seiner Umgebung, besonders auch den ausgedehnten Waldungen auf allen Seiten, beruht. Die leichte Erreichbarkeit der Stadt, die diese vor vielen Kurorten und Sommerfrischen auszeichnet, kommt diesem Verkehr sehr zu statten.

Die Entwicklung Mündens ist danach vom Großverkehr aufs stärkste beeinflußt worden, die Einwirkungen des Kleinverkehrs treten dem gegenüber sehr zurück. Immerhin nimmt die Stelle des Schnittpunktes der Tallinien den ersten Platz im Kleinverkehr der ganzen Landschaft zunächst unmittelbar um die Flüsse, weiterhin auch der dazwischen liegenden Hochflächen und Hochmulden ein. Es entspricht daher durchaus den natürlichen Verhältnissen, wenn die Stadt der Markt, d. h. der geschäftliche, und ebenso der Verwaltungsmittelpunkt dieses „Kreises" geworden ist. Allerdings trifft dies letztere nicht genau zu, die hessische Grenze verläuft schon seit Jahrhunderten mit der Fulda und der Weser, der Viertelkreis zwischen Fulda und Weser liegt also heute noch sogar in einer andern Provinz. Der Verwaltungsbezirk, zu dem die Stadt in ältester Zeit gehörte, umfaßte vermutlich (genauere Untersuchungen darüber fehlen noch) vorzugsweise die Flußtäler. Später wurde sie der Vorort und offizielle Markt eines Kreises, den einerseits das Dreieck zwischen Werra, Fulda und Nieste (das sog. Obergericht), andrerseits die Landschaft zwischen Werra und Weser, im Norden etwa bis zur Nieme und der Wasserscheide zwischen Weser und Leine, im Osten bis Hedemünden (das Untergericht) bildete. Später wurden noch im Nordosten Teile der Hochfläche um Dransfeld dazugelegt, die ehemals kleine selbständige Bezirke gewesen waren. Als Markt und Sitz der Behörden liegt demnach die Stadt zu ihrem „Kreise" durchaus natürlich, nämlich central. Doch muß man sagen, daß, wie ihm das linksseitige Fulda- und Weseruser fehlt, so die südlichsten und die nordöstlichen Teile über das Verkehrsgebiet der Stadt hinausreichen, der Kreis greift im Süden in den Bereich Cassels, im Nordosten in den Bereich Göttingens über. Der Kleinverkehr, der sich für die Stadt aus diesen Beziehungen ergiebt, bringt ihr natürlich nicht geringe Vorteile.

---

[1]) 1899: 43876 gegen 46375; 1902: 40307 gegen 49565, Bericht d. Handelsk. zu Götting. 1901 und 1903, Beil. IV.

Der engſte Verkehrskreis umfaßt den Boden, den die Siedlung ſelbſt mit ihren Wohngebäuden einnimmt. Wie alle Siedlungen, die an der neuzeitlichen Induſtrieentwicklung teilgenommen haben, iſt die Stadt in den letzten dreißig Jahren über ihren mittelalterlichen Umfang ganz bedeutend hinausgewachſen, faſt der geſamte Talkeſſel zwiſchen Blümer Berg, Reinhardswald, Kattenbühl, Kleeberg und Siechenberg iſt heute ſchon Siedlungsboden. Wenn auch nach der Peripherie zu die Bebauung noch ſehr lückenhaft iſt, ſo ſind doch alle Teile ſchon in ihrem Straßenverlauf veranlagt, ſo daß ſich über die Geſamtanlage wohl ein Überblick gewinnen läßt. Als Verkehrsmittelpunkt, der demnach für das Ganze als Geſchäftsviertel dient (vgl. Kohl, Verk. u. Anſ., S. 175 ff.), trägt der innere Mündungswinkel die Altſtadt, das einzige geſchloſſen gebaute Viertel, die Brückenſtadt an der Werra. Kaum ſonſt zeigt ſich die Bedeutung des ſüdnördlichen Verkehrsweges ſo offenkundig wie in der Anlage der Straßen der Altſtadt. Die Straßen der Längsrichtung mit dem Verlauf der Fulda parallel auf die Werra zu haben im Plan des alten Münden vollſtändig das Übergewicht. Die Richtlinie für den Aufbau des Grundriſſes iſt die Werrabrückenſtraße geworden, von ihr gehen zwei Nebenlängsſtraßen aus,[1]) von der einen dieſer beiden noch eine abſchließende Linie nach der Fulda zu. Die Anſicht Willigerods, daß in der Burgſtraße die älteſte Straße der Stadt zu ſehen wäre (GM S. 137), läßt ſich dem gegenüber kaum halten. Auch die Tatſache, daß an der Langen Straße das älteſte Bauwerk der Stadt ſteht, eine Kapelle aus der Übergangszeit vom romaniſchen zum gotiſchen Stil,[2]) ſpricht entſchieden dagegen. Das Übergewicht der Längs- über die Querſtraßen tritt ſehr klar darin hervor, daß, wie andere Städte im Mittelalter nach Weichbildern (Braunſchweig) oder Nachbarſchaften (Einbeck), ſo Münden amtlich nach den „vier Straßen", d. h. Längsſtraßen, eingeteilt war. Nach dieſer Einteilung wurden die Steuern bezahlt,[3]) ebenſo eine Abgabe an die Herrſchaft für das Halten von Vieh.[4]) Die Straßen der Querrichtung dienen, wie ihre Namen: Marktſtraße, Kirchſtraße, Mühlenſtraße, Tanzwerderſtraße, erkennen laſſen, lediglich zur Verbindung der Längsſtraßen unter einander und mit den Plätzen der Stadt, höchſtens mit deren unmittelbarſter Umgebung. Daß von ihnen keine einzige durchgehends — trotzdem ſie recht kurz ſind — denſelben Namen behält, hat Willigerod bemerkt (GM S. 139). Auch das iſt ein Beweis für ihre nebenſächliche Bedeutung. Ihre Verteilung iſt ſehr regelmäßig, der ganze Grundriß verrät dadurch die der Bebauung vorhergegangene Feſtlegung der Linien.[5]) Landau hebt (Heſſengau, S. 246) die Planmäßigkeit der Anlage

---

[1]) Daß die eine Nebenlängsſtraße, die Ziegelſtraße, urſprünglich ſelbſtändiger geweſen iſt, lehrt ihr Name. Dieſer iſt nicht, wie Willigerod annimmt (GM S. 138), danach gegeben, daß an ihr zuerſt ziegelgedeckte Häuſer geſtanden haben, ſondern danach, daß der Weg aus ihrem ſüdlichen Ausgang, der teygelporte, nach der ſtädtiſchen Ziegelei in Bonafort führte. Ebenſo diente der ſüdweſtliche Ausgang an der Fulda ſpeziell als Weg zur Oberen Fähre, dies war die verenporte.

[2]) Fiſcher, Kunſtdenkmäler und Altertümer im Kreiſe Münden, S. 6.

[3]) Vgl. die Statuten von 1467, mitgeteilt von Doebner, Zeitſchr. d. hiſt. Vereins f. Niederſachſen 1899, S. 129.

[4]) Kämm.-Rechn. 1412, 5′; 1415, 8′: ... von deme queke ... ute den straten veirn; 1417; 1418.

[5]) Die Angaben Willigerods zur Baugeſchichte der Stadt ſind, wie die Kämmerei-Rechnungen ausweiſen, größtenteils unrichtig. Die Urkunde Otto des Quaden von 1389 (Willigerod, S. 132) bezieht ſich auf das Gelände zwiſchen den Flußufern und der jetzigen Mauer, nicht einer älteren, weiter einwärts gelegenen. Die Mauer bei der Fährenpforte (an der ſüdweſtlichen Ecke der Stadt) wird 1411. neu gebaut, weil die alte im Winter

bei einer großen Zahl kleiner heſſiſcher Städte, die in der erſten Hälfte des 13. Jahrhunderts entſtanden ſind, hervor. Jedenfalls iſt jedoch für Münden zuzugeben, daß der hier befolgte Plan ſich durchaus an die natürlichen Linien hält, die Flußläufe und die dieſen parallelen Verkehrswege. Fritz (deutſche Stadtanlagen, S. 37 f.) und nach ihm Schlüter (Siedlungen im nordöſtl. Thür., S. 316) vertreten die Meinung, daß in der Regelmäßigkeit der Stadtanlage eine durch die oberitaliäniſchen Städte nach Deutſchland übermittelte Nachahmung der Formen des römiſchen Lagers zu ſehen ſei. Nach Rübels Unterſuchungen wäre eher im fränkiſchen Lager, dem heribergum, das Vorbild der Stadtanlage zu erkennen, das römiſche, das ja allerdings im fränkiſchen ſeine Fortſetzung gefunden hat, käme dabei nur mittelbar in Frage.[1]) Die Begründung der Mündener Burg und der Mündener Königshof[2]) weiſen ja entſchieden auf fränkiſche Koloniſation hin. — Die ſpätere Entwicklung innerhalb der durch die Ummauerung gezogenen Schranke zeigt ſtarke Beeinfluſſung durch die Waſſerwege, die Flüſſe. In der Bebauung der innern Stadt tritt deutlich ſtarkes Hindrängen nach den Flußlinien zu Tage. Während in der oberen Stadt innerhalb der Mauer bis in die neueſte Zeit noch Gärten lagen, lehren die älteren Bilder Mündens (bei Braun-Hohenberg und Merian), daß an den Flüſſen ſchon im 16. Jahrhundert die Häuſer die Stadtmauer beſetzten. Die Fiſcher wohnten ſogar ſchon im 15. Jahrhundert z. T. außerhalb der Mauern.[3])

Bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts hat ſich die Stadt ſtreng innerhalb des Mauerrings gehalten.[4]) Die Abſicht, jenſeits anzubauen — bezeichnender Weiſe an der Caſſeler Straße —, iſt im 17. und 18. Jahrhundert verſchiedentlich hervorgetreten, die Erlaubnis zum Anbau iſt jedoch ſtets unter Hinweis auf die Eigenſchaft der Stadt als Feſtung verſagt. Erſt die neueſte Zeit hat ein Hinauswachſen über die jetzt wertloſe Mauerſchranke eingeleitet, und zwar zuerſt wieder an der Caſſeler Straße. Später haben jedoch die Eiſenbahn und der Bahnhof als eigentlich belebende Elemente zu ſiedleriſchen Neubildungen Veranlaſſung gegeben, die den Anfang der neueſten Entwicklung darſtellen. Die Lage des Bahnhofs außerhalb der Stadt erforderte Straßenzüge, die zu dieſem Übergangspunkt auf den äußern Verkehr hinführten. Die Gärten, die dabei durchſchnitten wurden, gaben den günſtigſten Boden für ein Villenviertel ab. Der Punkt, auf dem der Bahnhof ſeine Stelle fand, war entſchieden im ganzen ſehr vorteilhaft, da er die Mitte der Grundlinie des Dreiecks zwiſchen Werra, Fulda und Kattenbühl bildet. Die Bahnhofſtraße verläuft dadurch in

---

eingeſtürzt war. Über den angeblichen Neubau der Mauer zwiſchen Loh- und Fiſchpforte enthalten die Kämmerei-Rechnungen nichts. In den Jahren 1441—49 iſt allerdings viel an der Stadtmauer gearbeitet, im Jahre 1446 allein etwa ein Vierteljahr lang, aber nicht an den Flüſſen, ſondern bei der St. Aegidien-Kirche (1446, 18′: Exposita to der Nygen muern. Nachher: do se arbeydeden bii Ste Egidien). Das Einzige, was ſich über ein Hinausſchieben feſtſtellen läßt, iſt der Neubau und die Verſchiebung der Fiſchpforte, ſchon 1402, doch muß die Verſchiebung nur unbedeutend geweſen ſein, da Neubau der Mauer an dieſer Stelle dadurch nicht erforderlich wurde. Wenigſtens enthalten die Rechnungen nichts darauf Bezügliches.

[1]) Vgl. Rübel, die Franken, S. 298.

[2]) Kämm.-Rechn. 1405, 11′ u. ö.

[3]) Zeitſchr. Niederſachſen 1883, S. 327: unse borgere, de dar vischere sin vor unde in unser stad; in den Steuerrollen: Piscatores und Ante portas civitatis oder Extranei als gleichbedeutend geſetzt.

[4]) Vgl. den Wittſteinſchen Plan aus weſtfäliſcher Zeit, auf dem die Fayence- und die Lederfabrik die einzigen bewohnten Gebäude außerhalb der Mauer ſind.

der Richtung der Mittellinie dieſes Dreiecks, Parallelſtraßen, die an die Querſtraßen der Altſtadt anſchließen (dieſe nicht eigentlich fortſetzen), teilen die Fläche des Dreiecks außerdem. Für die Straßen, die dieſe kreuzen, hat der Umriß der Altſtadt als Richtungslinie gedient. Im ganzen iſt ſomit hier ein vollſtändig neues Linienſyſtem entſtanden, das nur allgemeine Beziehungen zur Altſtadt hat. Noch ſelbſtändiger ſind die übrigen neuen Außenſtadtteile, die ja auch viel ſchärfer, entweder durch einen Fluß oder durch die Bahnlinie, von der Altſtadt getrennt ſind. Ihre Straßen bilden in ſich geſchloſſene Syſteme, die auf die ſchon vorhandenen Tallängsſtraßen begründet ſind. Die Querſtraßen treten auch hier allgemein ſehr zurück. Etwas verwickelter liegen die Verhältniſſe nur im Oſten. Der Steilabfall des Kattenbühls bildet für Verkehr und Beſiedlung ein ſtarkes Hindernis, die Bebauung will deshalb über den Fuß des Abhangs nicht recht hinaus. Außerdem grenzt die Bahnlinie faſt ebenſo ſtreng ab wie ein Flußlauf, auch hier iſt nur an einzelnen Stellen eine Verbindung über dieſe Schranke möglich. Dadurch wird ſtrahlenförmiges Zuſammenlaufen der Verkehrswege auf den Kreuzungspunkt zu bedingt, ſtarkes Zuſammendrängen des Verkehrs iſt die unausbleibliche Folge dieſer Umſtände, die allerdings auch in den hier mannichfaltigeren Geländeverhältniſſen ihre natürliche Urſache haben. — Über die Folgen der Anlage des Anſchlußgeleiſes läßt ſich vorläufig nur ſo viel ſagen, daß ſich aller Wahrſcheinlichkeit nach das Gimter Feld mehr als die andern Außenſtadtteile zum Fabrikviertel herausbilden wird, da auch die einheimiſche Induſtrie den Vorteil unmittelbarer Lage am Schiffahrtswege und an der Eiſenbahn zu würdigen wiſſen wird. Von einer Beſiedlung kann bis jetzt hier noch nicht die Rede ſein. Jedenfalls iſt aber zu beachten, daß ein Übergreifen der Stadt Münden ins Gimter Feld über die Grenzen hinausgeht, die man für deren Entwickelung als naturgegeben anſehen möchte, trotzdem der ſtädtiſche Beſitz auf dieſe Grenzen keine Rückſicht nimmt. Denn das Gimter Feld iſt ſchon durchaus ein ſelbſtändiger, ringsum ſcharf begrenzter Teil des Weſertales, der auch verkehrs- und ſiedlungsgeographiſch vom eigentlichen Mündener Keſſel klar unterſchieden iſt. —

Der neuzeitlichen Ausbreitung der Stadt über eine Fläche von etwa 4 qkm entſpricht eine ganz bedeutende Zunahme der Einwohnerzahl, in der der Einfluß der Induſtrie, alſo mittelbar der Verkehrswege, am beſten zum Ausdruck kommt. Das mittelalterliche Münden war, wie alle Städte dieſer Zeit, an Einwohnerzahl klein im Vergleich zu ſeiner ſonſtigen Bedeutung. Der Handel, der überall vorzugsweiſe die Urſache der mittelalterlichen Städteblüte war, bedarf längſt nicht ſo vieler Hände wie die Induſtrie. Münden hat, wie aus der Zahl der Steuerzahler (die in den Schoßregiſtern der Kämmerei-Rechnungen aufgezeichnet ſind) zu ſchließen iſt, gegen den Ausgang des Mittelalters nicht mehr als 1200 Einwohner gehabt. Im 18. Jahrhundert betrug die Zahl 3500—4000 (von 1775 an iſt die Zahl der Steuerpflichtigen im Vorwort zu den Kämmerei-Rechnungen angegeben, die Geſamtzahl beträgt davon knapp das Doppelte, wie ſich aus dem Vergleich der Zahlen für 1801 und 1802 ergibt). 1802 zählte die Stadt (nach der Kämm.-Rechn.) 4141 Einwohner. Nach kurzem Sinken während der Kriegszeit hob ſich die Zahl bis 1819 wieder auf 4630. Doch folgte darauf wieder Sinken entſprechend dem Vorwiegen der Handelstätigkeit in der Stadt (1840: 4123, 1848: 3805). Erſt Eiſenbahn und Induſtrie brachten wieder Anwachſen. Die Zahl des Jahres 1819 war erſt 1867 wieder erreicht. Die neueſte Zeit endlich brachte Anwachſen auf mehr als das Doppelte wie zu Anfang des

19. Jahrhunderts binnen zwei Jahrzehnten, schließlich auf 10000 im Jahre 1900, 10755 im Jahre 1905. Die auffallend starke Vermehrung von 1900 findet allerdings zu einem großen Teile in der neuen Garnison ihre Erklärung.

Die **Weser** ist ihrem Namen nach die Fortsetzung der Werra, ihr Tal dagegen setzt durch seine Richtung, wie es im Verhältnis von Hauptfluß und Nebenfluß so häufig der Fall ist, das Tal der Fulda fort, die ja in Hessen fast durchgängig nördliche Richtung einhält. Allerdings ist die Richtung des Wesertales nicht gleichmäßig genau nördlich, aber die Abweichungen sind doch nicht gerade stark. Nur auf der Anfangsstrecke, im Gimter Felde, fließt die Weser genau nach Norden, biegt dann aber in der Weitung von Veckerhagen-Hemeln nordnordwestlich ab. Beim unteren Abschluß dieser Weitung ändert der Fluß seine Hauptrichtung nicht eigentlich, er verschiebt nur seinen Lauf durch ein kurzes Zwischenstück etwas nach Osten. Von Ödelsheim ab biegt er vor dem Solling ganz nach Westen aus, im rechten Winkel geht er schließlich wieder zu nördlicher Richtung über. Das Umbiegen nach Westen vor dem Solling vollzieht sich unter Bildung mächtiger Schleifen, im übrigen verläuft der Fluß in den einzelnen Abschnitten sehr geradlinig, stärkere Windungen liegen nur an den Stellen des Übergangs vom einen zum andern Abschnitt.

Seinem Bau nach ist das Tal das bekannte Antiklinaltal (Guthe, S. 416 f.), das mindestens teilweise durch Spalten veranlagt gewesen ist (W. u. E. III, S. 117). Die geologische Spezialaufnahme hat auf dem Bramwalde bei Bühren dem Wesertal parallele Spalten nachgewiesen, die mit Tertiär angefüllt und von Basalten begleitet sind (Bl. Jühnde). Die Schleifen vor Carlshafen und die Windungen unterhalb Hilwartshausen und um den Hünengraben sind natürlich reine Bildungen seitlicher Erosion, die an derartigen Übergangsstellen zwischen zwei Abschnitten des Flußlaufes weiter nichts Auffälliges haben. Im übrigen hat die Erosion durchgängig mächtig in die Tiefe gearbeitet und dadurch Formen geschaffen, die denen der letzten Abschnitte der Werra und der Fulda vor Münden ähnlich sind. Die Buntsandsteinschollen, zwischen denen das Tal verläuft, zeigen größtenteils Einfallen der Schichten von der Flußlinie ab, nur im Süden sind der Bramwald[1]) und der Reinhardswald gewölbeartig geschlossen. Der Schichtenneigung entspricht es, daß die größeren Höhen dem Flusse nahe liegen (sie steigen auch von Süden nach Norden nicht unbeträchtlich an: Vaaker Berg 377, Pflüge-Berg 389,6, Klingenbergshäuschen 405,5, Toten Berg 407,7, Generalstk. Bl. Cassel; Mtbl. Ödelsheim). Ebenso im Reinhardswalde (Mühlen-Berg 441, Staufen-Berg 472,2, Knot-Berg 389,4, Olben-Berg 391,1, Hahne-Berg 460,6). In dessen südlichem Teile behält der östliche Rand über Hilwartshausen mit 381 m gleichfalls eine durchaus entsprechende Höhe. Die Gehänge steigen daher durchschnittlich 2—300 m hoch an.

Im einzelnen ist allerdings — wohl größtenteils durch sekundäre Ursachen bewirkt — in den verschiedenen Unterabschnitten ziemlich starke Verschiedenheit in der Ausbildung des Tales zu erkennen. Rein V-förmig, also durch starke Tiefenerosion bei vorheriger Veranlagung durch eine Spalte (W. u. E., a. a. O.) ist das Tal in der Enge von Bursfelde gebildet. Hier ist

---

[1]) Erl. z. Bl. Jühnde, S. 2.

der Talgrund außerordentlich ſchmal, der Fluß teilt ihn in faſt geradlinigem Lauf in gleiche Hälften zu beiden Seiten, die Gehänge ſteigen dahinter ſehr gleichmäßig mit ziemlich ſteiler Böſchung an. Genau ebenſo gebildet iſt das linksſeitige Ufer des erſten Abſchnittes unterhalb Münden. Auch hier läuft ein ſehr ſchmaler Talgrund ganz durch am Fluſſe entlang, dahinter ſteigt der Hang ſofort recht ſteil auf. Stark verbreitert iſt dagegen das Tal auf dem rechten Ufer dieſer Strecke und zu beiden Seiten um Beckerhagen und Hemeln. Hier haben vermutlich beſondere Urſachen, Auswaſchung von Kaliſalzſtöcken oder auch Einbrüche, die durch Spaltenbildung hervorgerufen ſind, gewirkt. Jedenfalls treten gerade dieſe beiden Weitungen durch ihre für das ſonſt ſo enge Tal bedeutende Ausdehnung ſtark hervor. Den Strecken des Werra- und des Fuldatales oberhalb Münden am ähnlichſten ſind die kurzen Abſchnitte des Übergangs von einer Richtung in eine andere. Zwiſchen Hilwartshauſen und Vaake und beim Hünengraben bildet der Fluß wie bei Werra und Fulda deutliche Hohl- und Vollufer, er ſetzt quer durch den Talgrund durch von einer Gehängeſeite zur andern. Die Folge davon iſt, daß die geſamte Maſſe der jüngeren Ablagerungen nur an einem Ufer liegt, während am entgegengeſetzten der Fluß auf lange Strecken das anſtehende Geſtein unmittelbar berührt. — Dieſe Verſchiedenheiten im Bau des Tales bringen — was für den Verkehr beſonders in Frage kommt — verſchiedenes Verhalten des Höhenunterſchiedes zwiſchen Talgrund und Talrand mit ſich. In den Engen iſt dieſer Höhenunterſchied zwar nicht größer als in den Weitungen, er ſchwankt zwiſchen 200 und 300 m, nach Norden zu ſteigt er, da der Talrand hier höher, der Talgrund etwas tiefer liegt. Aber Engen und Weitungen unterſcheiden ſich bedeutend durch die Entfernung des Talgrundes, genauer der Flußufer, vom Talrande, im ganzen alſo durch die Steilheit der Gehänge. In den Engen entfällt der ganze Höhenunterſchied auf eine Strecke von oft kaum 1 km, in den Weitungen iſt die Entfernung bei ziemlich gleichmäßiger Böſchung meiſt dreimal ſo groß.

Dem danach im allgemeinen recht engen, durch ſteile Gehänge abgeſchloſſenen Tale fehlt es auch an guter Verbindung mit ſeiner Umgebung durch Nebentäler. Einen Nebenfluß von einiger Bedeutung hat die Weſer auf dieſer Strecke nicht, die Lagerung der Schichten, beiderſeits vom Fluſſe abfallend, kann der Ausbildung ſtärkerer Zuflüſſe und ſomit größerer Nebentäler nicht günſtig ſein. Im Reinhardswalde tritt dies am ſchärfſten hervor. Die Waſſerſcheide gegen die Diemel verläuft hier in einer Entfernung von höchſtens 5, meiſt jedoch nur 2 — 3 km von der Weſer, die Holzape, der bedeutendſte Abfluß des Reinhardswaldes nach der Diemel hin, entſpringt am Staufenberge, 2,5 km von der Weſer; bis zur Mündung bei Wülmerſen mißt ihr Lauf in Luftlinie etwa 14 km. Der ſtärkſte Zufluß der Weſer dagegen, die Hemel, hat bei ſehr gekrümmtem Lauf nur eine Länge von kaum 7 km. Das Gefälle iſt alſo bei dieſem wie bei den übrigen etwas größeren Bächen der linken Seite, der Olbe, der Naſſen und der Trockenen Ahle, die nur 4 — 5 km Lauflänge bei gleichem Höhenunterſchied haben, außerordentlich ſtark, ſie gleichen durchaus den Abflüſſen des Reinhardswaldes, die nach Süden zur Fulda gehen (W. u. E. II, S. 186). Bedeutender als dieſe ſind die Nebentäler des rechten Ufers. Das Entwäſſerungsgebiet der Bäche reicht hier ungefähr doppelt ſo weit als gegenüber, es umfaßt vollſtändig die Mulden, die zwiſchen dem hohen Buntſandſteinrande im Weſten und dem Steilabfall des Muſchelkalks im Oſten liegen. Der tiefſten Linie dieſer Mulden fließen ſtrahlenförmig die ſie entwäſſernden Bachläufe zu, die Vereinigung durchbricht

in tief eingeriſſenem Tale den Oſtrand des Haupttales. Wenn W. u. E. II, S. 204 für Schede und Nieme, die beiden Abflüſſe dieſer Mulden, das ſtarke Gefälle hervorgehoben wird, ſo iſt doch zu betonen, daß dasſelbe bei der Schede zum größeren Teile in der oberen Hälfte des Baches liegt, die mit öſtlicher Richtung noch in der Mulde ſelbſt verläuft, während es vom Eintritt in das Engtal zwiſchen Blümer Berg und Bramwald an bis zur Mündung bei einer Länge von etwa 4 km nur etwa 60 m beträgt.[1]) Die Nieme hat in ihrem Durchbruch durch den Uferhang bei einer Länge von etwa 6 km ein Gefälle von etwa 125 m, alſo gleichfalls im Vergleich zu den Bächen des Reinhardswaldes recht wenig. — Alle ſonſtigen Täler des rechten wie des linken Ufers ſind nur flach eingeritzte Gehängetäler, die auf die kurze Entfernung von 1—1,5 km bis zur Höhe des Uferhangs hinaufreichen, alſo außerordentlich ſteilen Anſtieg bieten. Nur in den Weitungen, wo der Talgrund des Hauptfluſſes nach der Seite hin ſelbſt flach bis an den Fuß des hier weiter zurückliegenden Hanges anſteigt, wird die Entfernung bis zur Waſſerſcheide größer, der Anſtieg vermittelſt eines Gehängetales alſo etwas bequemer.

Im allgemeinen müſſen danach die natürlichen Bedingungen für den Verkehr im Weſertale als gleichfalls ziemlich ungünſtig bezeichnet werden. Bei ſeiner durchſchnittlich größeren Breite könnte das Tal ja beſſer als Werra- und Fuldatal Wege des Längsverkehrs aufnehmen. In der Tat wird auch die Fortſetzung des Hauptverkehrsweges an der Werra wenigſtens in älterer Zeit das Flußtal ſelbſt benutzt haben, da ja das rechte Ufer höchſtens beim Eichhof dem Längsverkehr einige Schwierigkeiten bot. Es iſt dies die alte Straße, auf der das Geleit bis 1306 den thüringiſchen, von da ab den heſſiſchen Landgrafen „werraabwärts bis Brevörde“ zuſtand (vgl. oben S. 6). Jedenfalls iſt jedoch ſchon im 16. Jahrhundert als Hauptweg des Großverkehrs von Münden nach Norden eine Bergſtraße in Gebrauch geweſen, die die Verkehrsverhältniſſe vorbereitet hat, wie ſie heute ſind, daß nämlich die nördlich verlaufende Weſerlinie durch eine zunächſt nach Nordoſten führende Verbindung mit dem Leinetale erſetzt iſt. Erich I. von Braunſchweig-Kalenberg baute gegen Ende ſeiner Regierung eine Straße, die von Münden zunächſt an der Weſer bis zum Hilwartshäuſer Vorwerk Eichhof ging, vor dem Rotenſtein jedoch das Tal verließ, vermittelſt eines Nebentales der Schede, des Habichtstales, die Höhe des Bramwaldes erſtieg und über Bühren, Varloſen, Imbſen, Güntersen in nordnordöſtlicher Richtung urſprünglich auf Hardegſen und Moringen, weiterhin jedenfalls auf Einbeck zog.[2]) In Bühren und Varloſen iſt die „alte Heerſtraße“ in ihrem Verlaufe heute noch bekannt.[3]) Gegen Ende des 17. Jahrhunderts war der Weg Poſtſtraße, verlief jedoch von Güntersen ab nicht mehr in der Richtung auf Hardegſen, ſondern über Barterode und Harſte nach Nörten ins Leinetal.[4]) Ohne Zweifel iſt danach in dieſer Linie die Straße zu ſehen, auf der zuerſt der Hildesheimer Poſtmeiſter Rütger Hinüber

[1]) Die Mündung liegt in 115 m Höhe, vgl. die Stromgebiete des deutſchen Reiches, Tl. II b: Gebiet der Weſer, bearbeitet im Kaiſerl. Statiſt. Amt, S. 34.

[2]) Vgl. Guthe, Braunſchw. und Hannover ² S. 415; Lotze, ZStM S. 279; die Mündener Kämmerei-Rechnungen enthalten Ausgaben zum Bau des Steinwegs unter dem Weinberge aus den Jahren 1535—37; Aufnahme der Straße im Königl. Staatsarch. Hannover, Karten I, A, b, 126.

[3]) Lotze, a. a. O.

[4]) Vgl. Akten des ehem. Amtes Münden, jetzt im Königl. Staatsarch. Hannover, Regiminalia, Fach 96, Konvolut 6, von 1691—1723.

in der Zeit des dreißigjährigen Krieges Postverkehr von Kassel über Hildesheim nach Bremen einrichtete,[1]) eine Linie, die im Konkurrenzkampfe gegen eine andere, die sich genauer an den Weserlauf anschloß (vermutlich die alte Bremer Straße): Cassel-Hameln-Bremen obgesiegt hatte. Bei dem Bau der Chaussee von Hannover nach Cassel um 1775 ist jedoch diese Linie fallen gelassen und statt deren die Verbindung der städtischen Siedlungen Göttingen, Dransfeld, Münden für den Großverkehrsweg gewählt, dieser also noch mehr vom Wesertale abgerückt. Dieser Linie ist dann schließlich auch die Eisenbahn gefolgt, während dem Wesertal selbst bis heute eine Eisenbahn fehlt. Selbst wenn diese gebaut wird (nach der Anlage des Anschlußgeleises in Münden haben sich ja die Aussichten dafür entschieden gebessert), wird sie voraussichtlich immer nur Bedeutung für den kleineren Verkehr haben, der Großverkehr zu Lande wird jedenfalls sein Endziel Bremen auf dem alten Wege durchs Leinetal erreichen. — Am linken Ufer hat mehr als am rechten die Ungunst der topographischen Verhältnisse der Führung eines Weges des größeren Verkehrs im Tale selbst im Wege gestanden. Das kilometerlange Hohlufer am Steinwehrberge in der Enge unterhalb Hilwartshausen, zusammen mit der ähnlich ungünstigen Stelle bei Münden selbst am Abhange des Rabanenkopfes hat überhaupt hier die Anlage eines ganz durchgehenden Verkehrsweges bis in die neueste Zeit verhindert. Die Stadt Münden war bis zum Jahre 1883 ohne unmittelbare fahrbare Wegeverbindung mit Veckerhagen, der bedeutendsten Siedlung des ganzen Wesertales bis Karlshafen, der Fahrverkehr mußte das rechte Ufer benutzen und von Hemeln nach Veckerhagen vermittelst der Fähre über den Fluß setzen. Der eigentliche Träger des Verkehrs war vielmehr in älterer Zeit am linken Ufer eine Hochflächenstraße, der von Cassel aus (vgl. oben S. 16) nach Norden, genauer Nordnordosten führende niedersächsische, im Reinhardswalde heute „Waldstraße" benannte Verkehrsweg.[2]) Diese Straße verlief auf der Höhe des Reinhardswaldes und stieg bei Ödelsheim ins Tal hinab, ohne indessen in demselben weiterzuführen. Sie dürfte vielmehr in derselben Richtung nach Nordnordosten, also zunächst auf Uslar weitergezogen sein. Auf eine kürzere Strecke vermittelte in späterer bis in die neueste Zeit die prächtige Bergstraße, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts von Cassel nach Veckerhagen z. T. auf der Wasserscheide des Reinhardswaldes gebaut wurde, den Verkehr der hessischen Weserlandschaft mit dem Hauptland und der Hauptstadt.[3])

Noch weniger begünstigt die Natur des Tales den Querverkehr. Der Fluß bietet an und für sich durch seine größere Breite schon ein stärkeres Hindernis als Werra und Fulda. Wie diese ist jedoch auch die Weser durch zahlreiche Furtbildungen ausgezeichnet, die in älterer Zeit, in der die Grundlagen für Verkehr und Besiedlung gelegt wurden, den Verkehr quer über den Fluß auch ohne besondere Hülfsmittel erleichterten. Verbreiterungsfurten, durch Werder gebildet finden sich bei Gimte und (ehemals) Vaake, die Mündungen der Bäche sind übrigens auch hier die „Stellen, an denen durch Geröllanhäufungen Wege durch den Fluß gebildet sind. Die „Furten zwischen Münden und Bursfelde" wurden z. B. im Jahre 1401 gegen

[1]) Hist. Jahrb. d. Görresgesellschaft XXV, 1904, S. 541 ff.
[2]) Landau, Kurfürstent. Hessen, S. 120; Mtbl. Ödelsheim; auch Bl. Sababurg der hess. Niveaul.
[3]) Willigerod, GM S. 547.

feindlichen Einfall bewacht,[1]) vadum Heimbeke bezeichnete in Wirra flumine die Grenze des Fiſchereibezirks des Kloſters Burſfelde.[2]) Noch heute ſind eine ganze Anzahl Furten („Föhr", das dann auch zu „Wehr" verderbt wird, iſt hier die Benennung) bei den Schiffern bekannt, ehemals waren einige der Schiffahrt recht gefährlich.[3]) So das „Steinwehr" in der Enge unterhalb Hilwartshauſen, das „lange Wehr" und das „Wienföhr" unter dem Knotberge, das „Bramföhr" bei der Bramburg, das „Burſfelder Wehr" an der Mündung der Nieme. Für den Verkehr hängt der Wert einer Furt jedoch durchaus von der beſſeren oder ſchlechteren Möglichkeit der Fortſetzung des Weges durch den Fluß nach beiden Seiten ab. Wo, wie beim Steinwehr, der Talhang an der einen Seite mit ſteilſter Böſchung unmittelbar aus dem Fluſſe zu 250 m Höhe anſteigt, auf der andern Seite ſumpfiger Alluvialboden das Herankommen an das Ufer erſchwert, iſt die Möglichkeit, die Furt für Querverkehr zu benutzen, vollſtändig ausgeſchloſſen. Die Furten an der Mündung der Ahle (die oberhalb Vaake dem Fluß große Mengen grober Gerölle zuführt, Weſer u. Ems II, S. 186), der Quarmke und Olbe (Wienföhr und Bramföhr) ſetzen ſich doch wenigſtens durch ein etwas größeres Tal nach einer Seite ins Hinterland fort. Ebenſo die an der Mündung der Nieme. Indeſſen kann dieſer Punkt trotz des bequemen Zuwegs von Oſten für den Querverkehr keine beſondere Bedeutung haben, da am anderen Ufer die Möglichkeit, bequem weiterzukommen, ganz und gar fehlt. Die Fähre, die hier ſchon früh[4]) an die Stelle der Furt getreten iſt, hat nur Bedeutung als Verbindung des Kloſters Burſfelde mit ſeinem Vorwerk Ochſenhof gehabt. Erſt in der neueſten Zeit iſt der Olben Berg durch Wege im Norden und Süden, die dem Querverkehr dienen können, umgangen (vgl. heſſ. Niveauk. Bl. Sababurg gegen Mtbl. Ödelsheim). Etwas günſtiger liegen die Verhältniſſe bei Hilwartshauſen an der Schedemündung.[5]) Hier ſetzt ſich allerdings die Richtung der Schede auch über den Fluß in dem etwas tiefer eingeriſſenen Gehängetal des Piepenborns nach Weſten fort. Aber auch dieſes iſt zu ſteil, um für wichtigeren Verkehr in Betracht kommen zu können. Das Tal der Schede iſt dagegen ſchon ſeit langem zur Aufnahme des Großverkehrsweges nach dem Leinetale, alſo des Erſatzes der Weſerlängsſtraße, benutzt worden. Denn es ermöglicht zuſammen mit der nordöſtlich anſchließenden Mulde von Scheden einen einigermaßen bequemen Anſtieg vom Weſertale zur Hochfläche von Drausfeld, bildet mindeſtens die natürliche Verbindung zwiſchen dem Gimter Felde und der Schedener Mulde. — Von allen Furtſtellen des Tales bietet jedenfalls die Mündung des Hemelbaches in der Weitung von Beckerhagen-Hemeln die für den Verkehr günſtigſten Verhältniſſe. Wie Schede, Ahle und Nieme ſchiebt die Hemel große Mengen meiſt grober Gerölle in den Fluß (Weſer u. Ems II, S. 186), ſo daß die Abſicht beſteht, durch Verbauung das ſtarke Gefälle zu mildern und den Anſchüttungen vorzubeugen. Der Weg, den die Geröllbank im Fluſſe bildet, ſetzt ſich nach beiden Seiten in leidlich bequemen

[1]) Münd. Kämm.-Rechn. 1401, 16; vgl. Zeitſchr. f. Niederſachſen 1900, S. 304.

[2]) Landau, wüſte Ortſchaften, S. 5.

[3]) Vgl. die Stromgebiete des deutſchen Reiches, II b: Weſer, S. 28; Stromkarte der Weſer im Königl. Staatsarch. zu Hannover, Karte d. ehem. Miniſt. d. Inn. F, 68 a.

[4]) Zuerſt 1459 erwähnt, Urk. im Königl. Staatsarch. Hannover, Burſfelde Nr. 103.

[5]) Hier wurde bemerkenswerter Weiſe die Furt noch in der neueſten Zeit zum Verkehr zwiſchen den beiderſeits liegenden Ländereien des Kloſters benutzt, vgl. heſſ. Niveauk. Bl. Beckerhagen

Linien fort. Eine ausgedehnte ältere Schotterablagerung folgt auf dem linken Ufer zunächst landeinwärts. Weiterhin ist vermittelst des tief eingerissenen Tales des Baches mit seinem breiten Grunde die Wasserscheide leichter als sonst irgendwo am linken Ufer zu erreichen. Auf dem rechten Ufer fehlt zwar ein derartiges Tal, das als Weg benutzt werden könnte. Da jedoch der Boden der Weitung selbst nach dieser Seite hin allmählig ansteigt (Forsthaus Röhrmühle unterhalb des Pflüge-Berges liegt bei 246 m), so bleiben schließlich nur noch etwa 120 m, die sich auch durch ein Gehängetal bewältigen lassen. Bei den sonst so ungünstigen Verhältnissen des ganzen Flußtales muß diese Stelle an der Mündung der Hemel noch als ziemlich günstig für den Querverkehr angesehen werden, wenn ihr auch genug fehlt, um für wirklich gut gelten zu können. Für den Kleinverkehr hat der Übergang an dieser Stelle deshalb immer Bedeutung gehabt, der Großverkehr hat ihn jedoch, man kann geradezu sagen, gemieden. Hemeln war ein fränkischer Königshof[1]) und die fränkische Militärstraße vom Rhein zur Weser, der Hellweg, führte fast geradlinig darauf zu.[2]) Trotzdem fehlen Anzeichen dafür, daß diese Straße wirklich hier an die Weser gelangte, es deutet vielmehr alles darauf hin, daß das Diemeltal den schließlichen Weg dieser Straße zur Weser gebildet hat. Erst als Hessen Beckerhagen als Weserhafen ausbauen wollte und demgemäß eine gute Wegverbindung mit dem Hinterlande erforderlich war, wurde das Hemeltal zur Aufnahme dieses Weges gewählt (vgl. oben). Aber dabei handelte es sich eben nur um die Verbindung des geplanten Hafens mit dem übrigen Hessen, nicht auch um Überquerung des Flusses.

Für Siedlungsanlage und -entwicklung ist danach gleichfalls schwerlich das Wesertal ein günstiger Boden. Die Besiedlung ist immerhin verhältnismäßig dicht (E. Wagner, a. a. O. S. 111), aber das ist nur eine Folge der Zusammendrängung auf engen Raum. Das, was diese Zusammendrängung verursacht, die steilen Ränder des Tales, liegen als waldbedeckte, vollständig siedlungsleere Streifen von beträchtlicher Breite unmittelbar neben dieser Dichtezone. Es hat zwar nicht an Versuchen gefehlt, im Tal auch zwischen den tiefsten Linien, den Ufern des Flusses, und dem Gehänge Siedlungen zu begründen und Volkmarshausen könnte mit einer gewissen Berechtigung als eine derartige Siedlung zweiter Reihe im Gimter Felde angesehen werden. Bei diesem kommen jedoch Verkehrsbeziehungen vorwiegend in Betracht, die hier nicht mehr behandelt werden sollen, es ist deshalb hier nicht weiter zu berücksichtigen. Außerdem wäre höchstens Horod in der Weitung von Beckerhagen zu erwähnen (eine junge Rodung der Herren von Schöneberg, später im Besitz des Klosters Hilwartshausen), das auf einer zwischen der Nassen und der Trockenen Ahle kräftig ins Tal vorspringenden Buntsandsteinstufe angelegt war, aber schon früh wieder eingegangen ist.[3]) Erhalten sind nur Siedlungen, die an der Hauptverkehrslinie, dem Flusse selbst, liegen und außerdem auch für Querverkehr nicht allzu ungünstig gestellt sind. An den Mündungen

[1]) Er wurde 834 von Ludwig dem Frommen an Kloster Korvey geschenkt, Rübel, die Franken, S. 116.

[2]) Rübel, Reichshöfe im Lippe-, Ruhr- und Diemel-Gebiete und am Hellwege, Dortmund 1901, Karte I.

[3]) Hess. Niveauk. Bl. Beckerhagen; Landau, wüste Ortschaften, S. 5 und 15, Rod, Hrot ist schwerlich Ratten, sondern wohl Horod; Urkk. v. 1278 u. 1279 Königl. Staatsarch. Hannover, Hilwartshausen Nr. 60 und 61; Hilwartshäuser Güterverz. Bl. 24': Horod .... is nu to der tydt holt unde walt geworden.

der Schede und der Nieme haben die dort begründeten Klöſter ältere Siedlungen aufgeſogen.

Wie an der Werra und der Fulda ſind die Teile des Tales, in denen der Fluß in kurzen Windungen von einer Seite zur andern hinüberſetzt, überhaupt nicht von der Beſiedlung berührt, der Verkehr zwiſchen den Ländereien einer einzelnen Siedlung würde hier zu ſchwierig geweſen ſein. Rotbrechtshauſen hat nicht, wie Landau zuerſt angedeutet und Lotze dann genauer angegeben hat, oberhalb der Ballertaſche gelegen, ſondern, wie ſich aus der Urkunde, in der es erwähnt wird, zweifellos ergibt, in der Nähe der Diemelmündung.[1]) Auch in dem Abſchnitt von Burſfelde mit nicht ſehr breitem Talgrunde und ziemlich ſtark geneigten Hängen haben ſich, wohl hauptſächlich der Kleinverkehrsſchwierigkeiten halber, die Siedlungen (Haltmerden, Heymbeke, Weſefeld) nicht gehalten. Dasſelbe gilt für Hottenhauſen am Eingang der Weitung von Beckerhagen. Den günſtigſten Boden für Beſiedlung liefern offenbar die Weitungen, die dem Verkehr höchſtens in ihren mittleren Teilen, wo beide etwas eingetieft und infolgedeſſen ſumpfig ſind, Schwierigkeiten bereiten. Die Lage am Waſſer, wie ſie Gimte, Vaake und Hemeln zeigen (wohl auf etwas älterem Alluvium), ſchützt deshalb ganz gut gegen Hochwaſſer, außerdem jedoch auch bei dem erſteren heute noch und bei Vaake in älterer Zeit Werderbildung, Teilung des Flußlaufes. Beckerhagens Lage bietet durch den Schuttkegel des Hemelbaches, auf dem der Flecken inmitten ausgedehnter Sumpfwieſen ſteht, genügend Schutz. — Für die Anlage verſchiedener Siedlungen ſind auch hier urſprünglich Rückſichten auf den Schiffahrtsweg vorwiegend maßgebend geweſen. Gimte und Hemeln ſind als altes Reichsgut bekannt (Rübel, d. Franken, S. 116), ſie ſind als Stützpunkte der fränkiſchen Eroberung, Etappenſtationen, Geleitsorte, begründet. Auch Hottenhauſen und vielleicht Burſfelde (oder Weſefeld?) dürften dazu zu rechnen ſein, da ſich, von anderm abgeſehen, in beider unmittelbarer Nähe „Sundern" finden, die, wie Rübel (a. a. O. S. 260 u. ö.) nachgewieſen hat, aus der gemeinen Mark ausgeſchiedenes Königsgut ſind.

Überhaupt hat die Waſſerſtraße hier auch auf die Entwicklung der Siedlungen ſo überwiegenden Einfluß gehabt, daß die Bedeutung der Landwege großenteils nur in ihren Beziehungen zum Waſſerverkehr liegt. Daß der Kleinverkehr auf und an dem Waſſer zu Zwecken der Fiſcherei ehemals ungleich ausgedehnter geweſen iſt als gegenwärtig, läßt ſich aus vielen Anzeichen mit Sicherheit ſchließen. Es iſt ſchon oben hervorgehoben, daß die Anlage der Siedlungen an Flußteilungen jedenfalls auch die Ausnutzung derartiger, für den Fiſchfang ſehr ergiebiger Stellen, im Auge gehabt haben dürfte. Gegenwärtig hat nur Gimte durch die Nachbarſchaft der Stadt Münden günſtige Abſatzgelegenheit und infolgedeſſen einigen Nutzen, im übrigen dient die Fiſcherei nur eigenen Bedürfniſſen. Dagegen iſt urſprünglich auch Vaake, wie der Name bezeugt,[2]) eine ganz auf Fiſcherei begründete Siedlung; am rechten Ufer lag hier gleichfalls ein jetzt ganz verlandetes Werder. Auch das „Wehr", das im Jahre 1562 (Münd. Kämm.-Rechn. Bl. 77′) bei Vaake

[1]) Landau, wüſte Ortſchaften, S. 15; Lotze, GStM S. 7; Erhard, regesta historiae Westfaliae, Cod. diplom. Nr. 99: ... forestum ... quae ... prope Reginhereshuson et Ufenhuson atque Biberbach (Beberbeck) et Rôtbrechteshuson in quoddam flumen Wisera vocatum usque protenditur.

[2]) Vak, vah = Fiſchwehr, maceries, Arnold, Anſiedlg. u. Wanderg., S. 132; Jellinghaus, die weſtfäl. Ortsnamen, S. 32.

angelegt, aber von den Mündenern ihrer Schiffahrt wegen dreimal niedergeſchlagen wurde, ſollte jedenfalls Fiſchereizwecken dienen. Bei Weſefeld war gleichfalls eine maceria (que vulgo vah vocatur) quer durch den Fluß gebaut, deren Beſitz dem Kloſter Fulda ſehr wertvoll war (Trad. et antiqu. Fuld. ed. Dronke, Cap. 74). Wenn es von Haltmerden 1554 heißt[1]): „Haldtinar (!), Wann es beſaſſt yſt," ſo iſt daraus vielleicht ein nur zeitweiliges Bewohntſein, etwa zum Zweck der Ausbeutung der Laichzüge großer Fiſche, wie der Lachſe, zu erſchließen. Die Fiſchereiberechtigung des Kloſters Burſfelde in Wirra flumine a vado Heimbeke usque ad locum, qui vocatur Bedersich wird öfter erwähnt (Landau, wüſte Ortſchaften, S. 41 f.). — Durch die Schiffszieherei diente der Kleinverkehr auf dem Lande auch dem Schiffsgroßverkehr, ehemals gleichfalls mehr als in der Gegenwart. Vermutlich rührt die ältere Entwicklung Hemelns, das als Königshof zunächſt für den Schiffsverkehr begründet war, hauptſächlich von dieſem Verkehr her. In neuerer Zeit hat von allen Siedlungen durch ſeine für den Kleinverkehr im Tale entlang günſtigſte Lage Vaake entſchieden die auffälligſte Förderung erfahren. Zu Beckerhagen ſteht es durch ſeine Nahelage beinahe im Verhältnis eines Vorortes, ſo daß es an deſſen Induſtrie ſtarken Anteil genommen hat. Dabei iſt ſeine Entfernung von Münden auch nicht ſo groß, daß es ſich nicht hier gleichfalls hätte beteiligen können, während dagegen für Beckerhagen und Hemeln die Entfernung ſchon zu groß iſt Dieſes letztere iſt deshalb in der Gegenwart ein reines Ackerbaudorf, höchſtens zieht es noch, wie auch Vaake und Beckerhagen, aus Fuhren für die Mündener und Gimter Holzinduſtrie und -handel einigen Nutzen. Auch die kleine, zu Hemeln gehörige Siedlung Glashütte, die ihrem Urſprung nach auf die ehemals auch hier blühende Glasinduſtrie zurückgeht, findet jetzt ihren Erwerb nur durch Ackerbau, eignen und für das Kloſtergut Burſfelde, der alſo nur durch die Verkehrslage ermöglicht wird. Eigenen Holzhandel hat bis jetzt nur, durch die Nähe Mündens angeregt, Gimte aufzuweiſen (Lotze, GStM, S. 324), das ſchon längere Zeit der Mündener Spezialhafen für die werraabwärts geflößten Thüringer Hölzer iſt und dann auch den Holzreichtum der Umgebung ſelbſtändig ausgenutzt hat. Es iſt nicht ausgeſchloſſen, daß ſich, wie in Hedemünden, auch in Beckerhagen ein kleiner Eigenhandel, verbunden mit Induſtrie, herausbilden wird, einige Anſätze dazu ſind ſchon vorhanden, werden ſich allerdings wohl nur durch eine Eiſenbahn weiter entwickeln können.

Der Querverkehr bedeutete ehemals gleichfalls mehr als gegenwärtig, immerhin iſt er jedoch dasjenige, was auch heute noch das größte Intereſſe beanſprucht, da hierdurch das Tal, allerdings unter Beihilfe politiſcher Beweggründe, eine wenigſtens etwas über den ſonſtigen engen Rahmen ſeiner Bedeutung hinausgehende Rolle geſpielt hat. Die Induſtrie des Tales, um die es ſich hierbei handelt, beruht einerſeits auf dem billigen Waſſertransport, andrerſeits auf der mehr oder minder günſtigen Verbindung der Plätze der Verfrachtung mit den Stellen der Gewinnung der Rohſtoffe. Von den Glashütten, die auch hier ehemals den Holzreichtum der Talgehänge ausbeuteten, bei Altmünden, bei Burſfelde, im Niemetal,[2]) hat ſich infolge der ſpäteren Verteuerung des Brennſtoffes keine bis in die neueſte Zeit gehalten. Auch die Eiſenhütten, die eine bei Burſfelde,[3]) die andere in Beckerhagen, ſind

[1]) Falckenheiner, Geſchichte heſſiſcher Städte und Stifter, II, S. LXXII.
[2]) Lotze, GStM S. 335.
[3]) Lotze, a. a. O.

wieder eingegangen, trotzdem diese an den Plätzen der besten Verbindungen mit dem Hinterlande, dem Ausgang der größeren Nebentäler, errichtet waren, also für den Bezug des Rohstoffes, ursprünglich tertiären Eisensteins, in Beckerhagen von Hohenkirchen,[1]) bei Bursfelde vermutlich vom Bramwalde, so günstig wie möglich lagen. Die Beckerhäger Hütte hat allerdings lange bestanden, der Betrieb ist erst 1902 eingestellt, da die Gruben von Hohenkirchen eingegangen sind und anderweitiger Bezug der Rohstoffe sich bei dem Fehlen einer Eisenbahn als zu kostspielig erwiesen hat.[2]) Bestehen geblieben ist nur die Farbenfabrikation, die als einzigartiges Erzeugnis des nördlichen Hessens[3]) hauptsächlich Casseler Braun aus den Braunkohlen der Zeche Gahrenberg herstellt, und eine kleine Tonwarenindustrie, die sich genau an die Verkehrsverhältnisse anschließt: in Beckerhagen wird der (tertiäre) Ton des Ahlberges bei Mariendorf, in Vaake der des Gahrenberges verarbeitet. Wenn endlich auch der Versuch unternommen ist, durch Ausbau der Straße im Hemeltal Beckerhagen zu einem zweiten Weserhafen für ganz Hessen zu machen, so zeigt dies nur, wie mangelhaft die Verbindung des Wesertales mit dem Hinterlande selbst an der günstigsten Stelle ist. Willigerod bemerkt (Gesch. v. Münden, S. 547) mit Recht, daß Münden, auf dessen Umgehung es dabei hauptsächlich abgesehen war, schwerlich Schaden dadurch gehabt haben würde, da, von anderm abgesehen, „der hohe Berg gleich hinter Beckerhagen nicht weniger beschwerlich ist als die Lutterberger Höhe". — Daß die Straße im Hemeltale auch militärische Bedeutung gehabt hat, zeigt die frühzeitige Erbauung einer Burg in Beckerhagen von hessischer Seite (Landau, Hessen, S. 188), die nur den Zweck gehabt haben kann, den Weg in den damals großenteils schon hessischen Reinhardswald an dieser zur Verteidigung am besten geeigneten Stelle zu sichern. —

Außerordentlich charakteristisch prägen sich, obwohl im kleinsten Maßstabe, die Verkehrsverhältnisse des Wesertales in den Grundrissen der Siedlungen aus. An Werra und Fulda lassen sämtliche Siedlungen die Bedeutung der den Fluß kreuzenden Wege erkennen, Spiekershausen, Wilhelmshausen, Bonafort sind fast reine Furtsiedlungen, an der Weser fehlt diese Form in reiner Ausbildung vollständig, trotzdem doch immerhin Nebentäler, die zum Flusse hinführen, auf beiden Seiten vorhanden sind. Sämtliche Siedlungen schließen sich ihren Grundrissen nach in erster Linie der Längsrichtung an, Gimte und Vaake sind fast reine Längssiedlungen, zwei Parallelstraßen sind durch ganz kurze Querstraßen verbunden (vgl. hess. Nivk. Bl. Beckerhagen). Erst ganz neuerdings zeigt sich bei Vaake der Ansatz einer Querstraße, die über die zweite Längsstraße hinausgeht. Der stärkere Querverkehr hat bei Beckerhagen und Hemeln die Ausbildung von Straßen auch dieser Richtung im Gefolge gehabt, doch haben die Längslinien immerhin das Übergewicht, bei Beckerhagen entstehen gegenwärtig erst an der Straße nach Cassel Häuserreihen. Sehr bezeichnend hat bei Hemeln die Querentwicklung genau an der Stelle der alten Furt des Hemelbaches angesetzt, ebenso wie auch die alte (z. T. romanische!) Kirche und der Thie hinter dieser Stelle liegen. Wie sehr der Wasserverkehr hier den Landverkehr überwiegt, lehrt die Tatsache, daß in Gimte, Vaake, Hemeln die durchführende Chaussee als Dorfstraße „hinter dem Dorfe" heißt,

[1]) Landau, Hessen, S. 188.

[2]) Bericht der Handelskammer zu Kassel 1902, Tl. 2, S. 26.

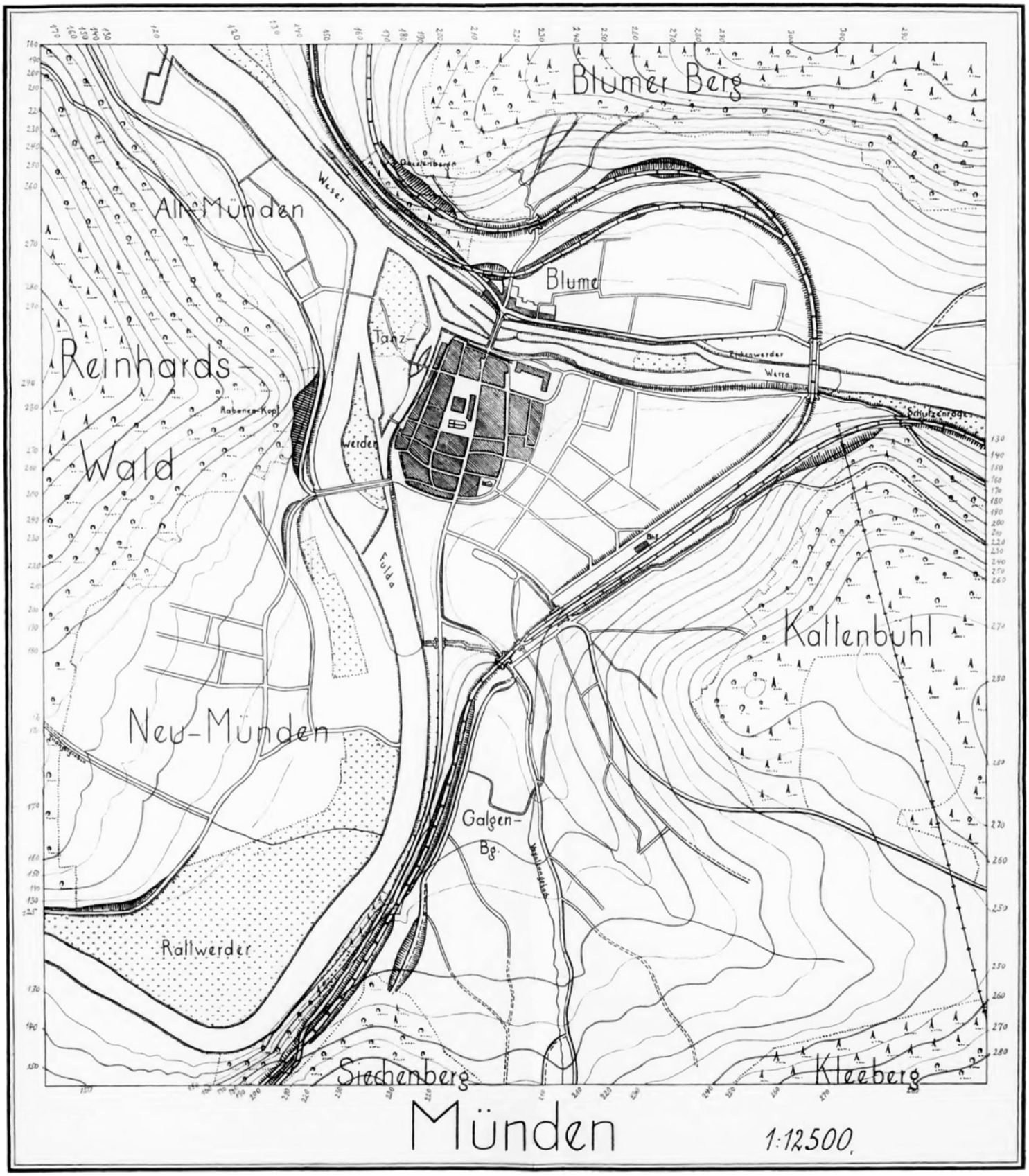
[3]) Ebenda, S. 44.

dem Waſſer wenden alſo die Siedlungen ihr Angeſicht, dem Lande den Rücken zu. — Der Grundriß von Veckerhagen, der einzigen Siedlung des Tales, die ſtädtiſchem Charakter nahekommt, wenn auch ihre Bauweiſe meiſt dorfartig, d. h. offen, iſt, hat noch einige Beſonderheiten, die, weil von allgemeiner Bedeutung, erwähnenswert ſind (Plan auf der heſſ. Nivk. Bl. V.). Die offene Bauweiſe iſt die Urſache der großen Ausdehnung der Siedlung, deren Grundfläche der der Mündener Altſtadt (bei ungefähr $^1/_3$ der Einwohnerzahl) mindeſtens gleichkommt. Für Flecken ohne Ummauerung darf wohl grundſätzlich ein größerer bebauter Raum anzuſetzen ſein als für Städte. Ferner iſt zu bemerken, daß die Hauptlängsſtraßen von Norden und von Süden nicht als eine glatt verlaufende Linie durch die Siedlung durchgehen (wie bei Münden, Hedemünden uſw.), ſondern jede für ſich an einer beſonderen Querſtraße endigt, die Verbindung alſo durch die Querſtraße hergeſtellt wird. Dieſer Verlauf (ſchematiſch: ⊔) findet ſich bei ſtädtiſchen Siedlungen öfter (vgl. Hofgeismar; das heutige Göttingen, während in älterer Zeit die ſüdnördliche Hauptſtraße glatt durchlief; Duderſtadt). Jedenfalls handelt es ſich bei derartigem Verlauf immer um Siedlungen, die nicht nach vorher feſtgelegtem Plane gebaut ſind, ſondern ſich, wie Dörfer, ohne Plan, an den Verkehrswegen entwickelt haben. Deshalb dürfte eine allgemein gültige Erklärung für dieſe Erſcheinung ſchwerlich zu finden ſein. Hervorzuheben iſt nur, daß ein Grundriß durch dieſe Anordnung meiſt verwickelter wird als bei dem glatten Durchgehen der Straßen (vgl. Münden gegen Veckerhagen). —

Da die neuere Zeit durch den allgemeinen Rückgang der Schiffahrt und das Fehlen einer Eiſenbahn dem Weſertal ſeinen Verkehr zu einem großen Teile genommen hat, auch die Induſtrie z. T. dadurch nicht lebensfähig geblieben iſt, ſo iſt auch in den Einwohnerzahlen meiſt Rückgang zu verzeichnen. Allein Vaake hat ſich nach beträchtlichem Niedergange wieder gehoben (1841: 810, Landau, Heſſen, S. 189; 1871: 728, Wagner, Bevölkerungsdichte, S. 153; 1875: 714, Lotze, GStM., S. 337; 1895: 737, Wagner, a. a. O.; 1900: 728, 1905: 775). Ob der kleinen Zunahme, die Gimte und Hemeln nach der letzten Zählung aufweiſen, weiteres Steigen folgen wird, muß abgewartet werden, jedenfalls haben beide bis 1895 abgenommen (Gimte: 1867: 317; 1871: 276; 1875: 279; 1895: 266; 1900: 275; 1905: 288. Hemeln: 1867: 759; 1871: 694; 1875: 681; 1895: 622; 1900: 594; 1905: 609). Vor allem nimmt Veckerhagen noch ſtändig ab: 1871: 1617; 1875: 1688; 1895: 1566; 1900: 1493; 1905: 1463.

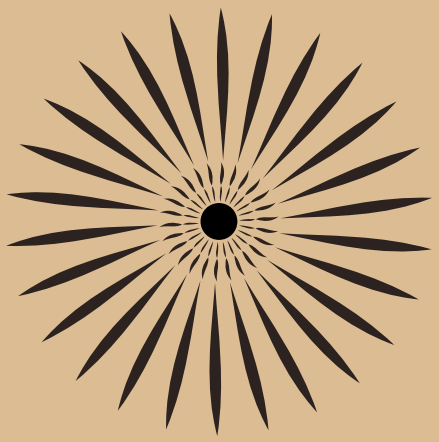
So mißlich ſich die Erwerbsverhältniſſe des Tales durch den neuzeitlichen Verkehr geſtaltet haben, ſo iſt doch für die Zukunft mit Sicherheit Beſſerung zu erwarten. Die Schiffahrt wird jedenfalls durch die Mündener Anſchlußbahn ſtärker belebt werden und vielleicht wird doch über kurz oder lang auch eine Bahn im Tale ſelbſt dazu kommen. Auch muß man ſagen, daß das Tal eine Hülfsquelle, aus der gegenwärtig vielfach geſchöpft wird, den Fremdenverkehr, noch nicht entfernt ſo ausnutzt, wie man es bei den dafür außergewöhnlich günſtigen örtlichen Verhältniſſen erwarten ſollte. Gerade das Fehlen modernen Großverkehrs wäre hierfür ein nicht zu unterſchätzender Vorteil.

Druck von Wilh. Riemſchneider, Hannover.


Blumer Berg
Alt-Münden
Weser
Blume
Tanz-
werder
Reinhards-
Wald
Rabenes-Kopf
Fulda
Kattenbuhl
Neu-Münden
Galgen-
Bg.
Rattwerder
Siechenberg
Kleeberg
Münden
1:12500

Lebenslauf.

Ich, Christoph Bernhard Uhl bin geboren am 8. November 1866 zu Münden (Prov. Hannover) als Sohn des Fabrikanten Adolf Uhl und seiner Frau Emilie, geb. Wüstenfeld. Ich bin lutherischer Konfession. Ich habe von Ostern 1873 bis Ostern 1882 das Progymnasium meiner Vaterstadt, 1882—1884 die Prima des Gymnasiums zu Göttingen besucht und hier das Reifezeugnis erworben. Von 1884—1890 studierte ich in Göttingen klassische Philologie und Germanistik, 1890—1891 hielt ich mich in Münden auf. Oktober 1891—1892 genügte ich meiner Militärdienstpflicht in Hannover. Nach abermaligem Aufenthalt in Münden ging ich im Herbst 1894 nach München, um Geographie, Geologie und Geschichte zu studieren, von München Herbst 1895 zur Fortsetzung dieser Studien nach Halle. Im Herbst 1897 kehrte ich nach Münden zurück, wo ich mich seitdem mit heimatkundlichen und geschichtlichen Arbeiten über Münden beschäftigt habe. 1900 veröffentlichte ich in der Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen eine größere Abhandlung: Die Befestigung der Werra/Weser-Linie im früheren Mittelalter.

Vorlesungen habe ich gehört in Göttingen bei den Herren Dozenten: Baumann, Bechtel, Dilthey, Goedeke †, Heyne †, Kielhorn, W. Meyer, G. E. Müller, Rhenisch, Roethe, Sauppe †, Schmarsow, Edw. Schröder, von Wilamowitz-Moellendorff; in München: Fester, Grauert, Günther, Heigel, Oberhummer, v. Zittel †; in Halle: Bremer, v. Fritsch †, Kirchhoff †, Schenck, Ule, Wangerin. An ihren Seminarien und Übungen gestatteten mir teilzunehmen die Herren: Dilthey, Heyne, Kielhorn, W. Meyer, G. E. Müller, Roethe, Sauppe, von Wilamowitz; Grauert, Oberhummer; Brückner, v. Fritsch, Kirchhoff, Schenk, Ule.

Ihrer aller, insbesondere Herrn Geh. Regierungsrates Professors Dr. A. Kirchhoff, (vor kurzem in Mockau †), werde ich stets, in dem Bewußtsein, wie viel ich ihnen zu verdanken habe, in dankbarer Verehrung gedenken.